N° 301. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

16 Juin 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

THÉRY

ROUGIER

SALLERON

La Coupe Gordon-Bennett

Pierre Lafitte & Cie, Éditeurs, 9, Avenue de l'Opéra, Paris.

Adresse Télégraphique : SOCEDIL-PARIS — Téléphone 280-56

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal)
et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES
DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2 Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Metro Station "COMBAT")
Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

FAUTEUILS DUPONT mûs par la personne assise à manivelles. à rampes, monté sur ressorts.
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
Envoi Fco du Catalogue 423 Fig.

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au
COALTAR SAPONINÉ Le Beuf
son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.
Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES
Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — *Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

Appareil

MODIFICATEUR DES FORMES DU NEZ
Breveté S.G.D.G., France et Etranger
Amincit et redresse les nez
TROIS MODÈLES
Méthode unique pour embellir le visage. — Efface rides. — Rend jeunesse par un massage savant.
Mme DUCHATELLIER, 209, r. St-Honoré

AUTOMOBILES GILLET-FOREST

7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

NOUILLES & MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS
BISCUITS
SCAPINI
MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg - PARIS

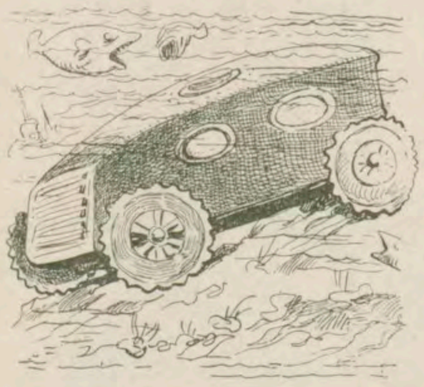
CYCLES — AUTOMOBILES

Gladiator

Le choix le plus complet de modèles de tourisme

PHOTOGRAPHES
PAPIER CITRATE
la pochette 0,75
GUILLEMINOT
0,80 la pochette
PAPIER BROMURE

La Semaine Comique, par Henriot.



A bientôt le « sous-marin automobile » flottant à la surface, entre deux eaux et pouvant rouler sur le fond de la mer.

Voilà vraiment une équipe qui devrait bien étudier la direction des ballons !

Au moins, en cet endroit-ci, je n'ai pas à craindre les automobiles.
— Voilà qui vous trompe... c'est une industrie qui fait tellement de progrès ! il est déjà monté ici deux autos l'année dernière.

— Je veux que tu apprennes ton piano... une jeune fille doit savoir faire de la musique.
— Mais papa, puisque je jouerai plus tard de la trompe d'automobile.

Orléans — Loiret
P. MÈRE DE CHANTILLY
Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*
Effet gradué à volonté.—Pas de traces.
LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ

Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ

Dite ***Trésor du Sportsman.***
Liniment révulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux
La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

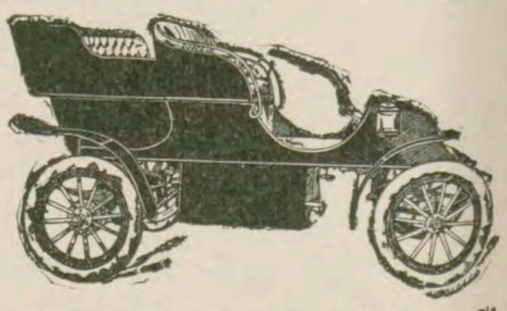
CAPSULES PERRONCITO (ESTRES et VERS DU CHEVAL) 3 fr. la Boîte

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :
24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX
Se méfier des Contrefaçons

C.-L. CHARLEY
71, Av. des Champs-Élysées, Paris
Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

LA VOITURE DE L'AVENIR
la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est
L'ÉLECTRIQUE
Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie, concessionnaires exclusifs pour la France,
Cycles et Motocyclettes
ALCYON
PARIS - 22, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

Chenil de la Gare d'Auteuil
Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
PRIX MODÉRÉS
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité, Visite facile
UN SEUL CARTER, ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT
CHASSIS 10-12 CH. 6.400 FR.
102, rue des Vivants, BORDEAUX
239, boulevard Péreire, PARIS

PLAQUES Nouveautés Photographiques CADETT

ÉTABLISSEMENTS POULENC Frès
19, Rue du 4 Septembre PARIS

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

16 Juin 1904. — N° 301

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

Le prince Murat — Georges Stern — Denman — M. Edmond Blanc

APRÈS LE GRAND PRIX DE PARIS. — LA RENTRÉE DU VAINQUEUR AUX BALANCES

A peine Ajax avait-il passé le poteau, battant Turenne d'une demi-longueur, qu'une immense acclamation s'élevait des trois enceintes. Georges Stern a eu, pour le premier Grand Prix qu'il remporte, une rentrée vraiment triomphale : il fut presque porté en triomphe. Le brave et excellent petit jockey était ému — on le serait à moins. Depuis 1870, c'est la première fois, en effet, qu'un jockey réussit dans la même année le triple event : Prix de Diane, Prix du Jockey-Club, Grand Prix de Paris. Seul avant lui, Ch. Pratt, l'entraîneur actuel du prince d'Arenberg, avait triomphé dans nos trois grandes épreuves classiques.

***Voir, page 485, le Raid hippique de la* Vie au Grand Air *et de la* France du Sud-Ouest, BORDEAUX-PARIS.**

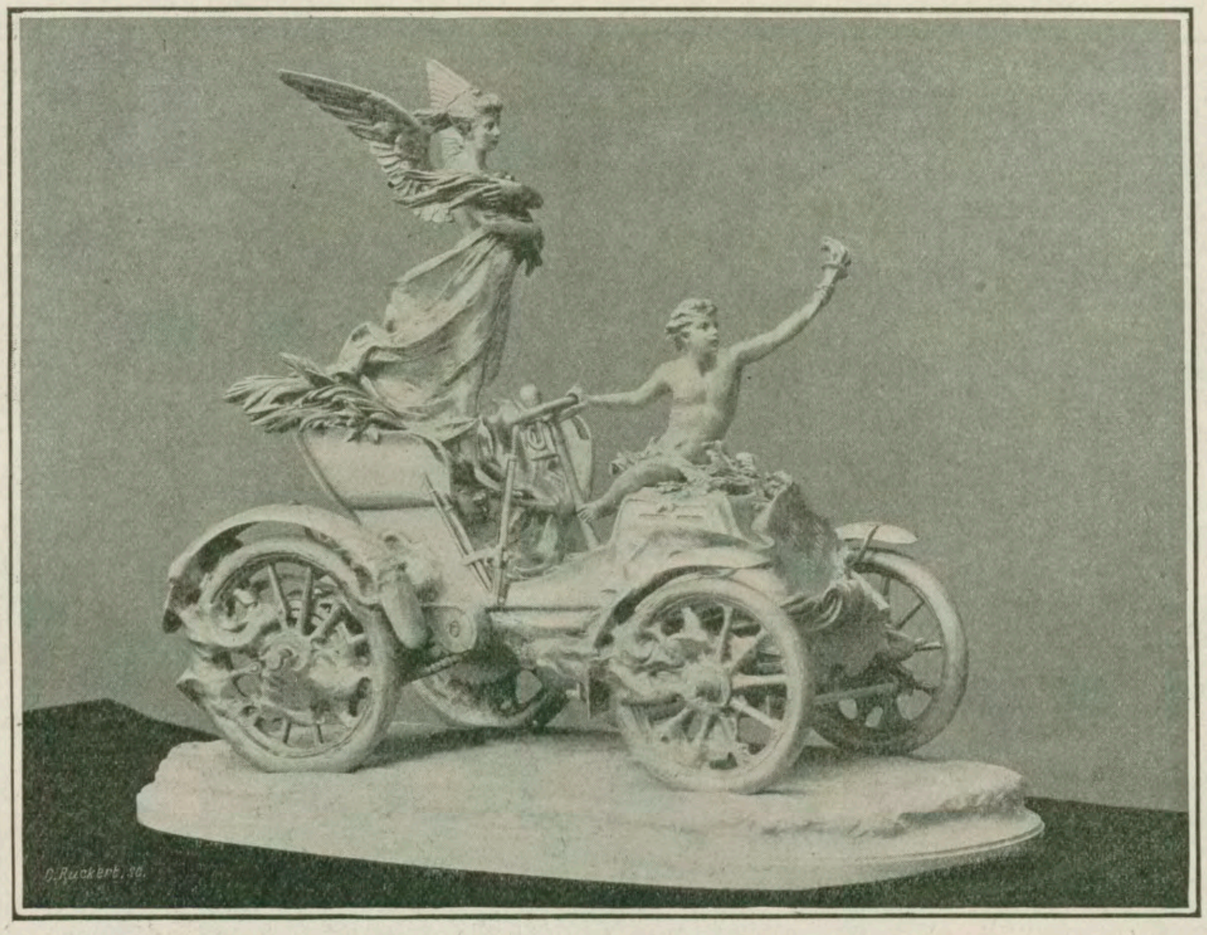
LA COUPE GORDON-BENNETT

Nous voici à la veille du véritable Grand Prix automobile, de cette Coupe Gordon-Bennett qui est devenue par la force même des choses le Grand Prix le plus international du monde, puisque, cette année, huit pays ont engagé la lutte et que sept auront leurs représentants au poteau du départ.

✣ ✣ ✣

A l'heure où paraîtront ces lignes, nous serons à quarante huit heures du résultat, d'un résultat brutal et simple autour duquel se jouent des millions de francs et des milliers d'existences. C'est donc l'heure, non de la philosophie facile et quelque peu grise et terne aujourd'hui, de la glorieuse incertitude du sport.

Examinons plutôt ce splendide combat, tâchons d'en voir les données essentielles qui nous donneront peut-être d'elles-mêmes un résultat et voyons d'un peu près cet étrange tournoi, d'une intensité de vie et d'intérêt tout modernes, et qui ne peut aujourd'hui échapper à l'histoire, quand on voit un empereur et un roi assister à ces grandes manœuvres utilitaires de l'armée de la vitesse, cette éternelle loi du progrès même de l'humanité.

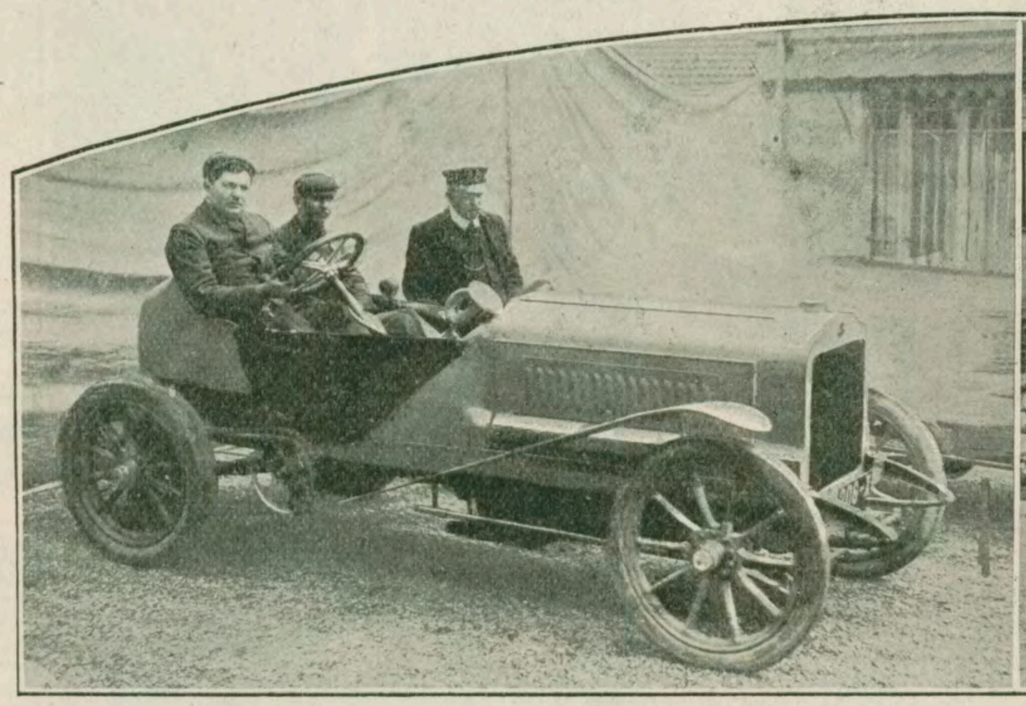


La Coupe Gordon-Bennett, offerte par M. Gordon-Bennett, directeur du *New-York Herald*.
Ce magnifique objet d'art sort de la maison Aucoc, le grand orfèvre de la rue de la Paix.

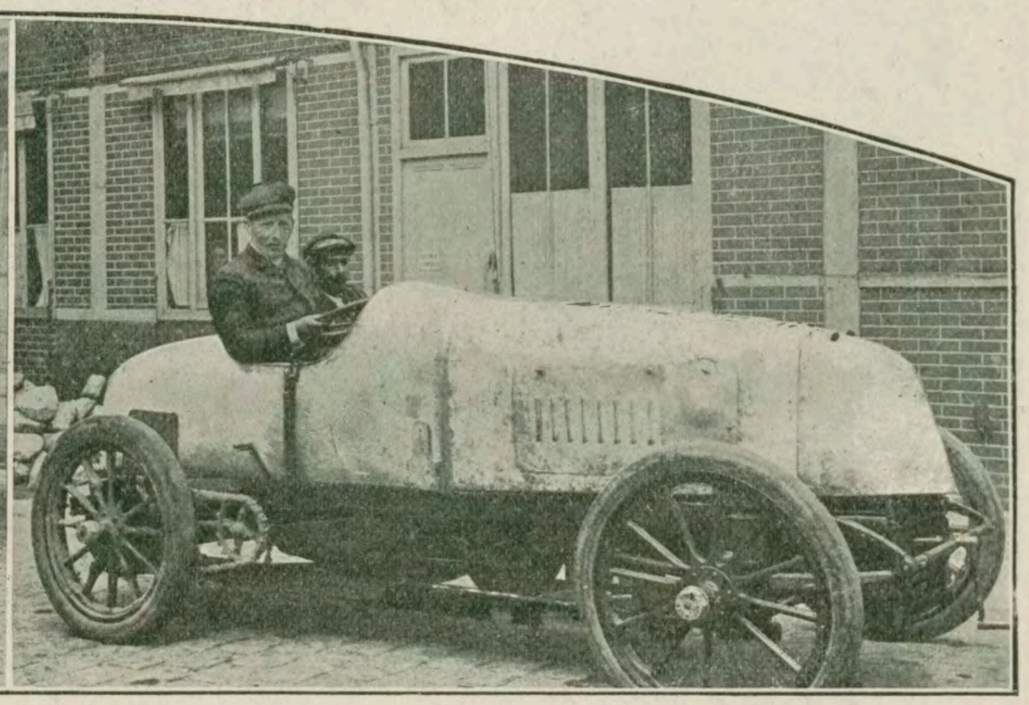
Ce siècle qui s'en est allé, ou celui qui vient, s'appelleront, c'est certain, le siècle de la vitesse et de la locomotion. Ce qui les distinguera le plus essentiellement des siècles qui sombrèrent avant eux dans la nuit du temps, ce sera la vitesse, la conquête de l'espace.

Si Périclès, Solon ou Confucius, morts depuis plus de 2.000 ans, revenaient aujourd'hui, ils converseraient avec nous philosophie, politique, art et littérature, et peut-être est-ce eux-mêmes qui ne seraient point trop étonnés. Mais si Napoléon Ier, mort hier, revenait au monde, il serait stupéfait d'une conquête nouvelle, celle de la distance. Télégraphe, téléphone, chemin de fer, steamers, tout le progrès moderne est là, la suppression de la distance et la jouissance de plus en plus immédiate d'un horizon plus grand. Voilà pourquoi la course d'automobiles est un succès, parce qu'elle est un symbole, parce qu'elle symbolise et synthétise la plus personnelle de ces conquêtes de la vitesse, celle que chaque individu rapporte le plus facilement et le plus étroitement à sa propre pensée, celle qui lui donne le plus l'illusion de la créer lui-même, et de sentir revivre en lui, dans son acte et dans son geste, vingt siècles d'efforts et de progrès, vingt siècles d'une pensée constante qu'il prolonge, résume et satisfait.

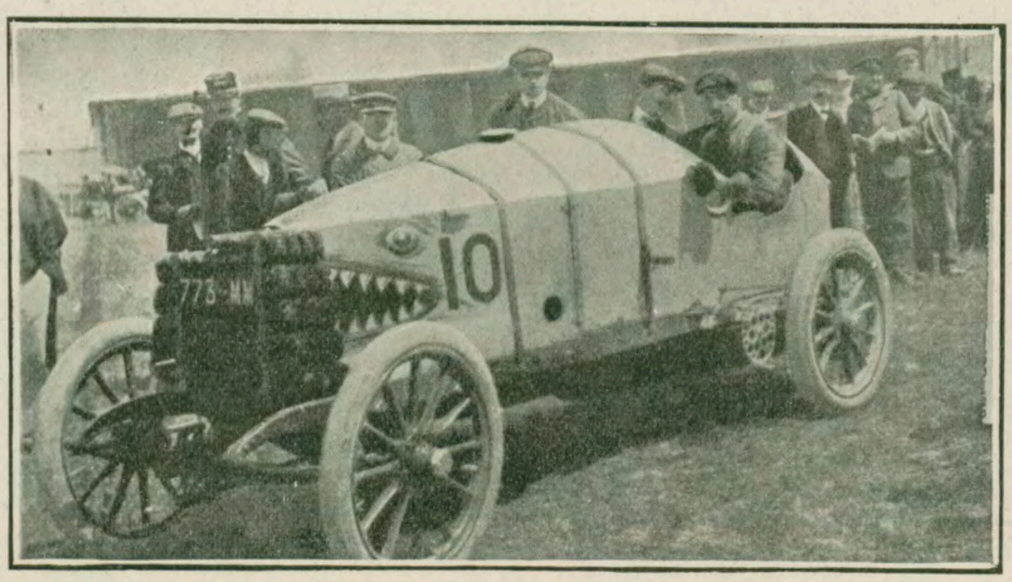
A notre époque utilitaire et industrielle, on peut être certain que toute tendance, quelle qu'elle



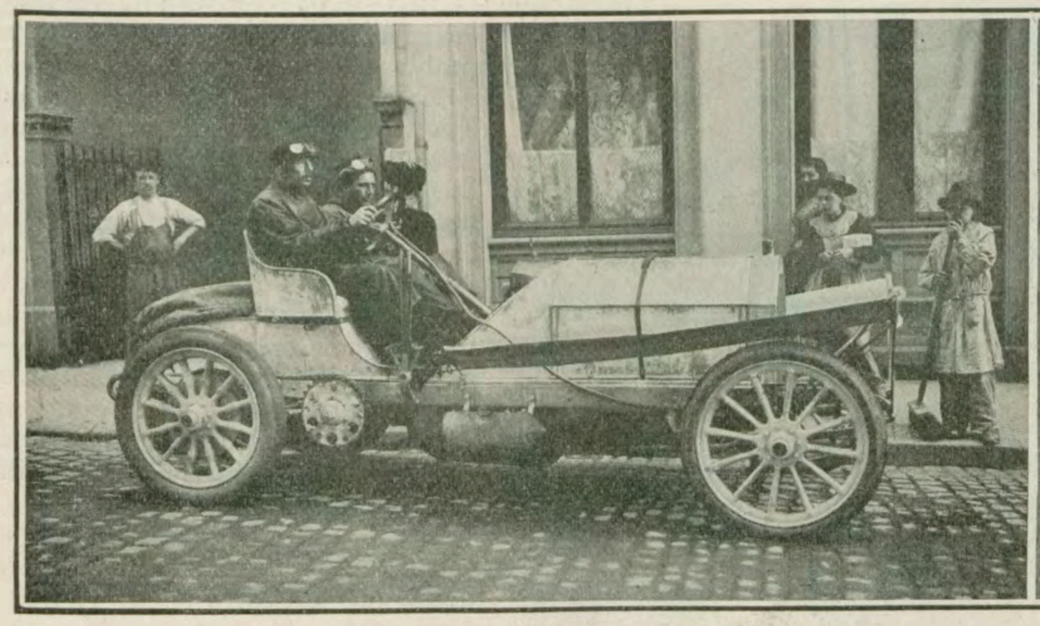
L'équipe française. — Théry.
Vainqueur des Eliminatoires françaises, voiture Richard-Brasier, pneumatiques Michelin.



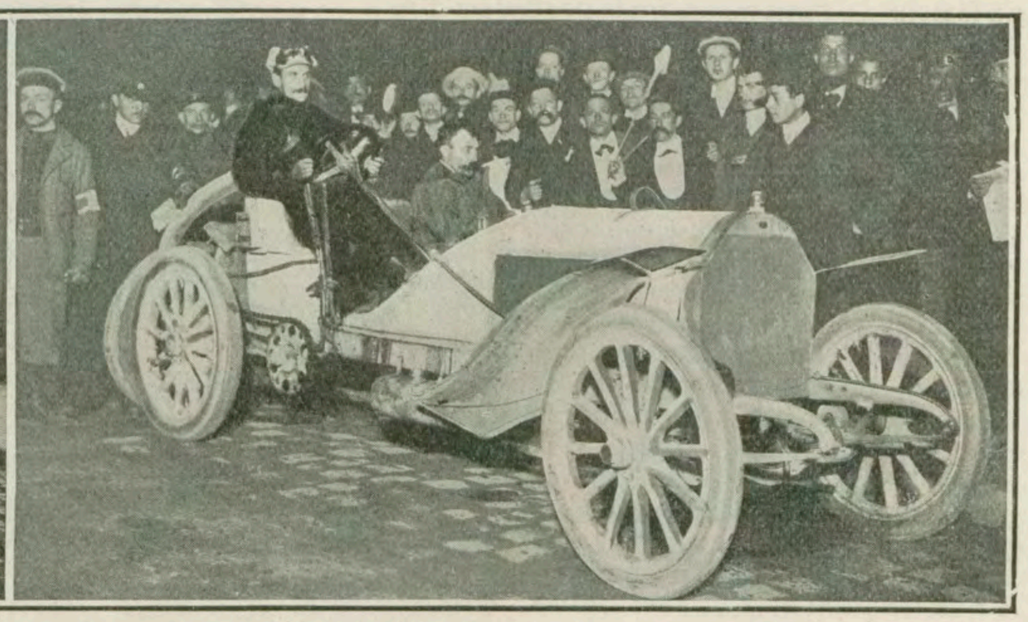
L'équipe française. — Salleron.
Deuxième des Éliminatoires françaises, voiture Mors, pneumatiques Michelin.



L'équipe française. — Rougier.
Troisième des Éliminatoires françaises, voiture Turcat-Méry, pneumatiques Michelin.



L'équipe allemande. — Jénatzy.
Vainqueur de la Coupe Bennett en 1903, voiture Mercédès, pneumatiques Continental.



L'équipe allemande. — Le baron de Caters.
Voiture Mercédès, pneumatiques Continental.

soit, se concrétise en une industrie et en un commerce dont la tâche unique est de la satisfaire. C'est dans l'âme humaine elle-même qu'il faut aller chercher la source et la raison d'être de ce qui enrichit le monde, et nulle source de richesse n'est plus sûre et plus certaine que celle qui se fonde sur un impérieux besoin, quel qu'il soit, de l'âme humaine.

Voilà pourquoi l'automobile, c'est-à-dire la sensation la plus immédiate et la plus personnelle de cette conquête de la distance, l'automobile qui donne à chacun la possibilité de se doser, à son gré, de cette griserie est devenue l'une des grandes richesses économiques des nations.

Voilà pourquoi la lutte de vitesse sur ces machines est devenue, quoi qu'on en dise et qu'on en pense au fond de soi, la lutte moderne dont chacun attend plus ou moins le résultat, parce qu'il met en vedette celui qui a su le mieux, à ce moment, réaliser notre rêve et généraliser notre désir. Je parle de ceux qui pensent et qui sentent, et qui essaient, fût-ce confusément et par pure intuition raisonnable ou sensitive, de se rendre compte de l'orientation de leur cerveau.

A ce rêve d'une humanité tout entière, l'humanité tout entière doit concourir.

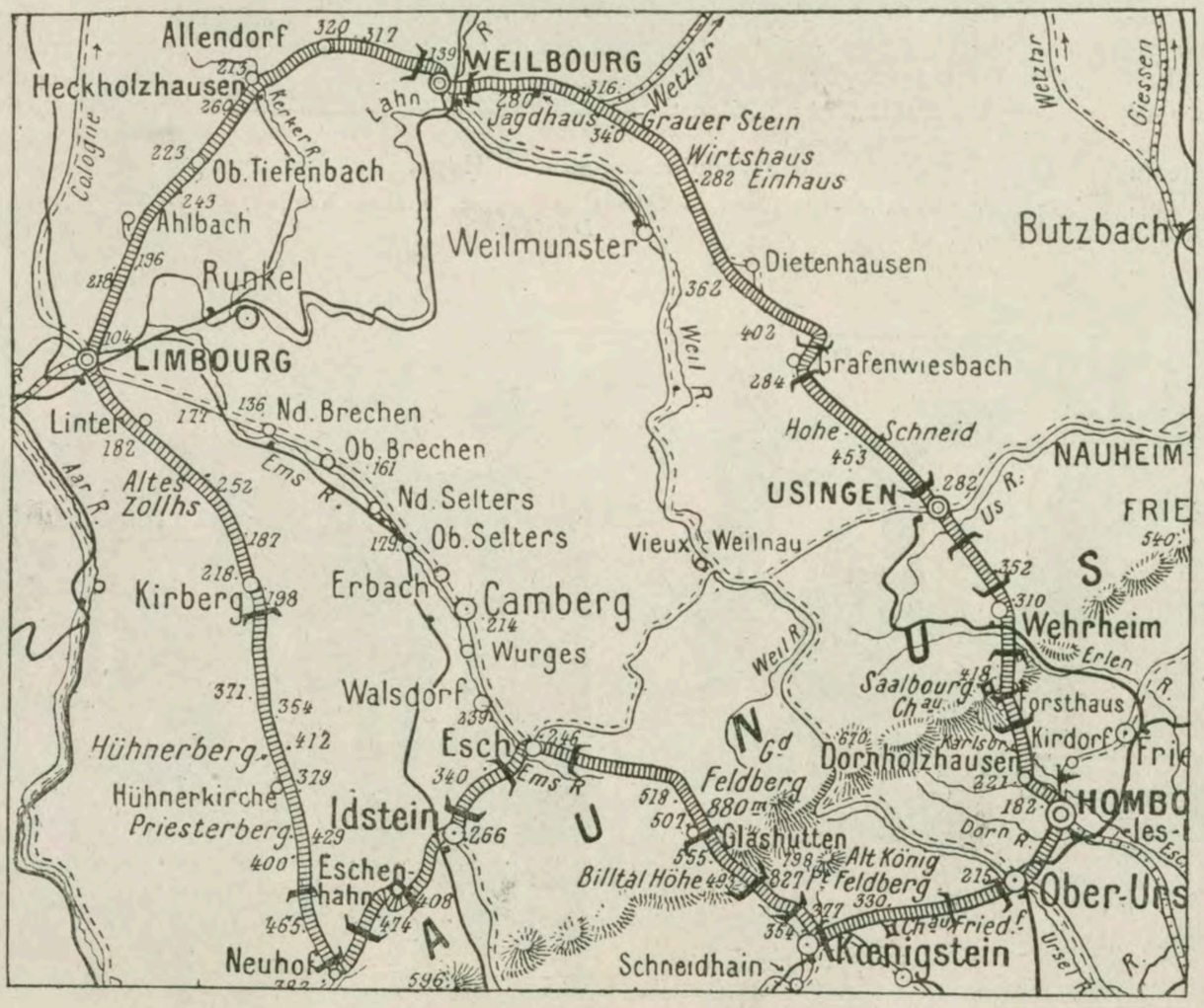
Et c'est pourquoi la Coupe Gordon-Bennett, de par la pensée même de son fondateur, fut la grande épreuve, celle qui appelle tous les peuples à se mesurer en vitesse, et qui classe l'industrie spéciale de chaque pays d'après la réalisation plus ou moins parfaite de ce beau rêve de chacun.

Il est inutile d'en rappeler l'histoire. On a pu la trouver ici même et ici même la revivre chaque année.

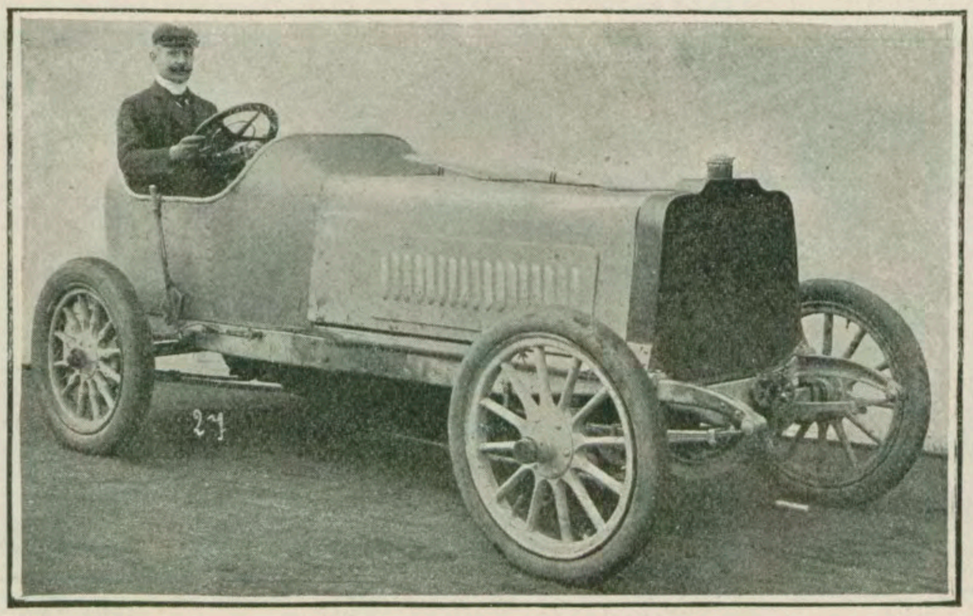
Donnée à la France où l'industrie automobile était pratiquement née et où elle avait tout d'abord pris une grande avance, la Coupe y resta deux ans, en 1900 et en 1901. Elle nous échappa en 1902, car on ne peut guère nommer d'un autre nom la surprise de Paris-Vienne, et nous la perdions en 1903. La pourrons-nous reconquérir en 1904? C'est la question, et c'est toute l'histoire de la Coupe en cinq mots : donnée, conservée, échappée, perdue et reconquise. Mais les quatre premiers appartiennent seuls encore à l'histoire et le cinquième n'est qu'une espérance, et non une réalité.

Peut-être eût-il été plus facile de garder la Coupe que d'aller aujourd'hui la rechercher. Qu'on le veuille ou non, il y a dans chaque pays des données précises et essentielles qui tiennent à la nature même et sur lesquelles se modèle toute production naturelle, c'est-à-dire toute grande production commerciale et industrielle.

La France est le pays de la route belle, large et facile, au sol uni comme un billard, aux longues et belles percées. Aussi, l'automobile a-t-elle gardé dans sa ligne et dans ses besoins cette belle, simple et robuste ordonnance des routes de notre pays. Ce sont, d'ailleurs, celles que chacun préfère et que chacun vient parcourir et admirer. La France est aujourd'hui le pays par excellence de la fabrication, mais surtout de la promenade automobile, et si jamais pays méritait de donner au monde ce critérium de la valeur, c'était le nôtre. Les routes étrangères sont, en effet, en général, beaucoup plus rudes et beaucoup plus imprévues. La vitesse y joue un rôle moins grand et il est bien certain qu'au Taunus, par exemple, où va se disputer, cette année, la quatrième course Gordon-Bennett, la vitesse est devenue non



L'itinéraire de la Coupe Gordon-Bennett 1904, en Allemagne.

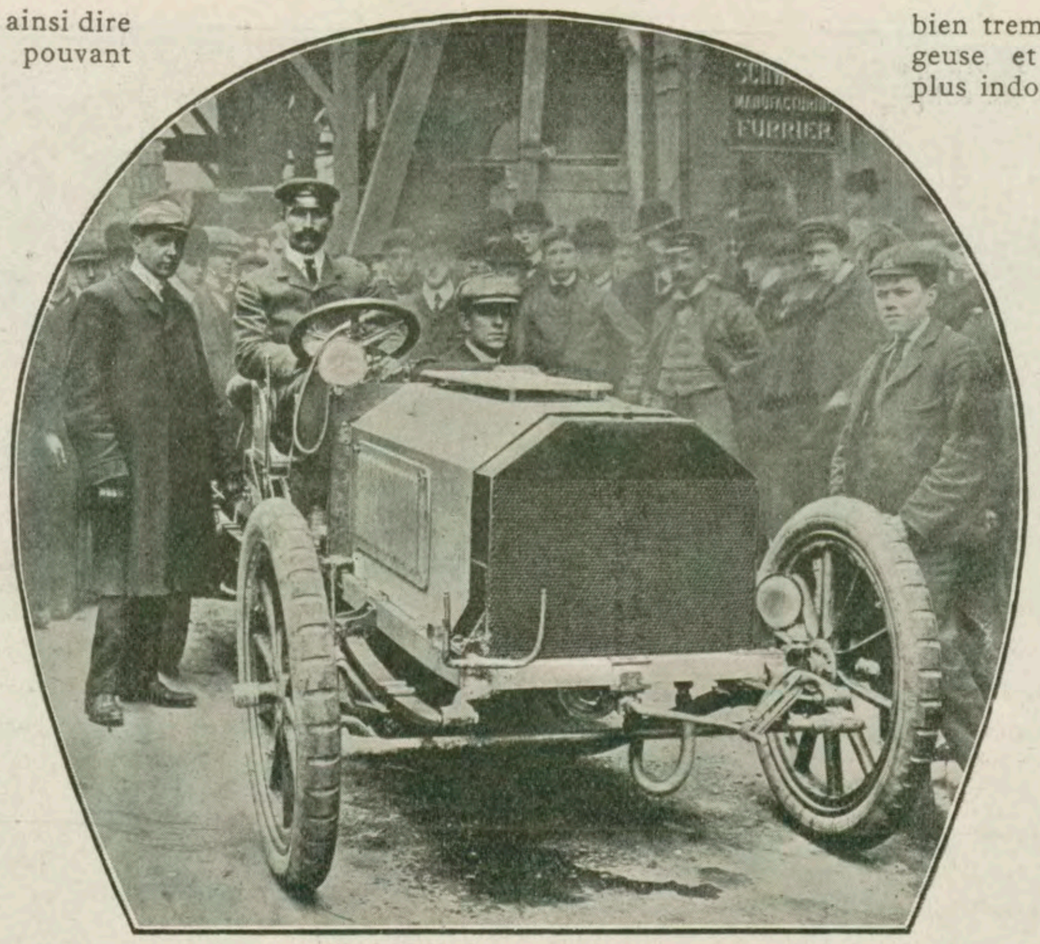


L'équipe allemande. — Fritz Opel.
Voiture Opel-Darracq, pneumatiques Continental.

un facteur de classement, mais pour ainsi dire d'élimination même, la route ne pouvant la permettre.

Voilà pourquoi l'histoire de la Coupe oscille dans ces quatre premières années autour de la date célèbre de 1902 où S. F. Edge nous l'enleva, non par la vitesse même de sa voiture, mais parce qu'il resta seul en ligne sur les routes étroites et sinueuses d'Irlande; l'industrie française, continuant l'erreur qui lui avait coûté la Coupe en 1902, s'occupa de mettre des voitures avant tout rapides. Elles restèrent en ligne, cette fois, mais elles manquaient d'une qualité primordiale sur une route sans lignes droites et où il faut bondir de tournant en tournant. Elles ne démarraient pas assez vite, et l'on assista à ce phénomène bizarre et unique : nos voitures régulières et plus rapides, battues régulièrement par une voiture qui n'était pas plus régulière, à coup sûr moins rapide, mais qui démarrait avec une promptitude effrayante, gagnant à chaque fois beaucoup plus qu'elle ne perdait en somme, une fois lancée.

Quelqu'un a fait, à propos de la course d'Irlande, un curieux calcul. Il y avait 24 neutralisations, et, à chacune d'entre elles, Jénatzy, montre en main, gagnait plus de 30 secondes au départ, cela fait un minimum de 12 minutes, et il a triomphé de moins de 11 minutes. Qu'on calcule et qu'on réfléchisse. La chose en vaut d'autant plus la peine, que la course, cette année, est la répétition absolue de ce genre de course. Il y aura de 8 à 9 neutralisations par tour, ce qui en porte le nombre total de 32 à 36. Ces 32 ou 36 démarrages sont compliqués d'une effrayante route en lacets, à travers monts et vallées, qui nécessite une série de demi-démarrages perpétuels. Il s'agit donc moins d'aller vite que de partir vite, et surtout de résister à cet effroyable travail de soubresauts perpétuels usant les organes, si bien trempés fussent-ils, comme une vie orageuse et décisive brise la plus terrible et la plus indomptable volonté.



L'équipe anglaise. — Edge.
Gagnant] de¡ la Coupe Gordon-Bennett en 1902, voiture Napier, pneumatiques Dunlop.

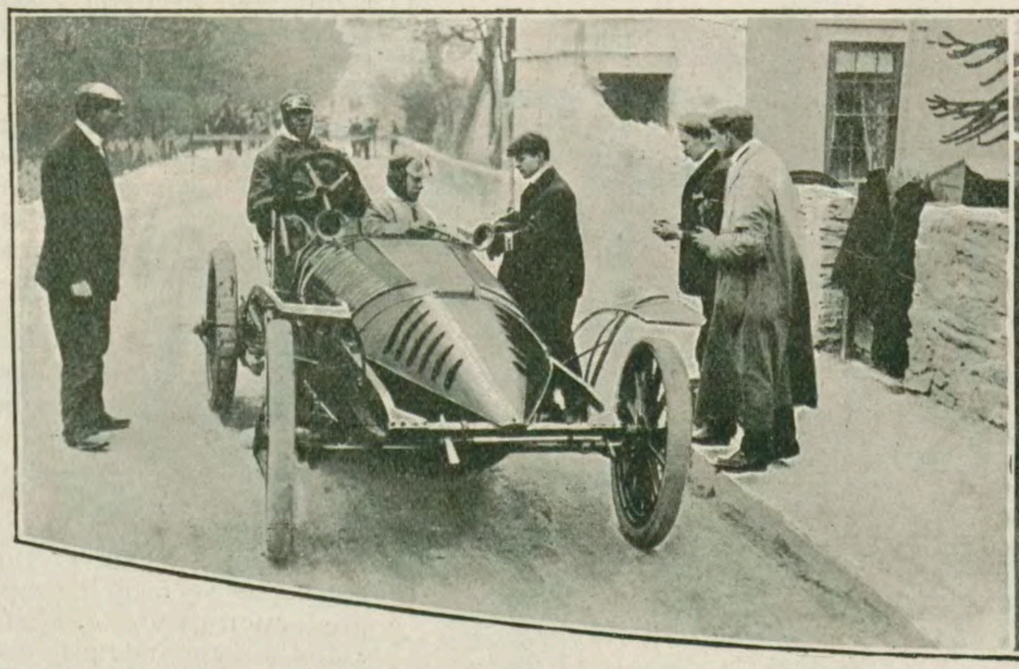
La France s'est-elle bien préparée à cette lutte? Assurément mieux que les années précédentes, car elle a mis en ligne toutes ses forces vives, les a mises aux prises l'une avec l'autre et a demandé au résultat de les élire et de les choisir pour elle. Ce sont donc ses trois meilleurs champions qui vont la représenter, mais ses trois meilleurs sur un terrain tout à fait différent de celui sur lequel ils vont être appelés à lutter et sur lequel ils doivent vaincre.

Le Circuit des Eliminatoires françaises ne rappelait en rien, même de loin, le Circuit du Taunus. Nos trois champions eussent-ils été élus sur un terrain analogue au terrain allemand? Eussent-ils été battus par d'autres? *Chi lo sa!* Il est pourtant certain qu'ils ont surtout triomphé de leurs adversaires par la régularité. Or, la régularité n'est, en somme, qu'un coefficient plus ou moins grand de résistance aux forces qu'emploie la voiture et qui se heurtent sans cesse aux difficultés du terrain.

Ces difficultés étaient moins grandes, elles ont pourtant suffi à éliminer les autres, les plus rapides et pourtant moins bien placés. Il est donc logique de croire que les difficultés plus grandes du Taunus les auraient éliminés plus sûrement encore. Et à ce point de vue nous pouvons être tranquilles. Ce sont bien avant tout les voitures les plus régulières dans la grande vitesse qui ont triomphé.

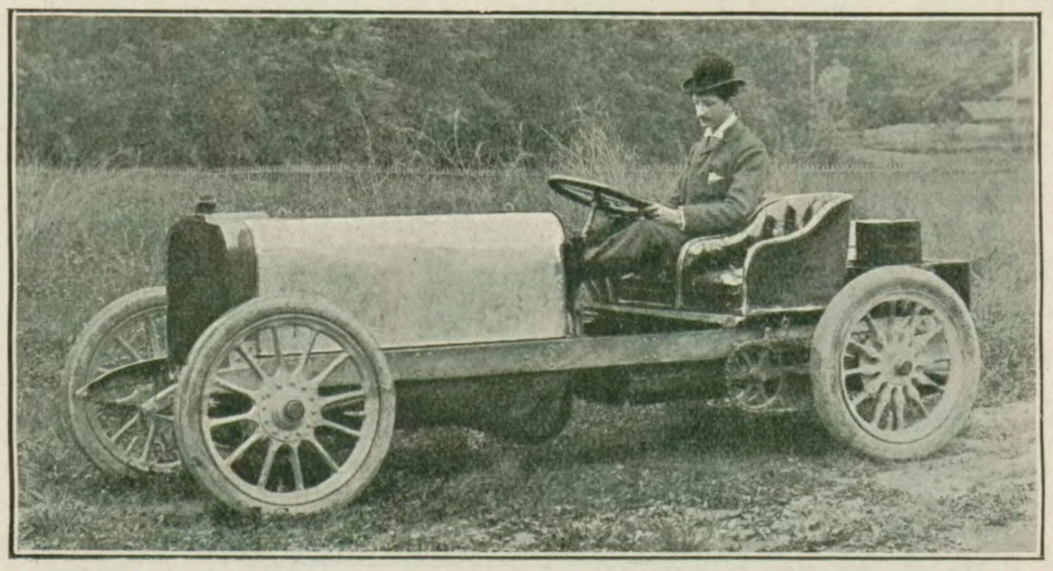
Mais si la route où elles devaient d'abord vaincre avait été autre, n'auraient-elles pas été autres aussi? Peut-être ont-elles toutes les qualités que demande le Taunus. Mais elles n'en avaient pas besoin pour se classer chez nous. S'il y a, ce que nous ne voulons pas croire, un point faible chez nous, il sera là.

Et il y en a un autre. L'adver-



L'équipe anglaise. — Jarrott.
Voiture Wolseley, pneumatiques Dunlop.

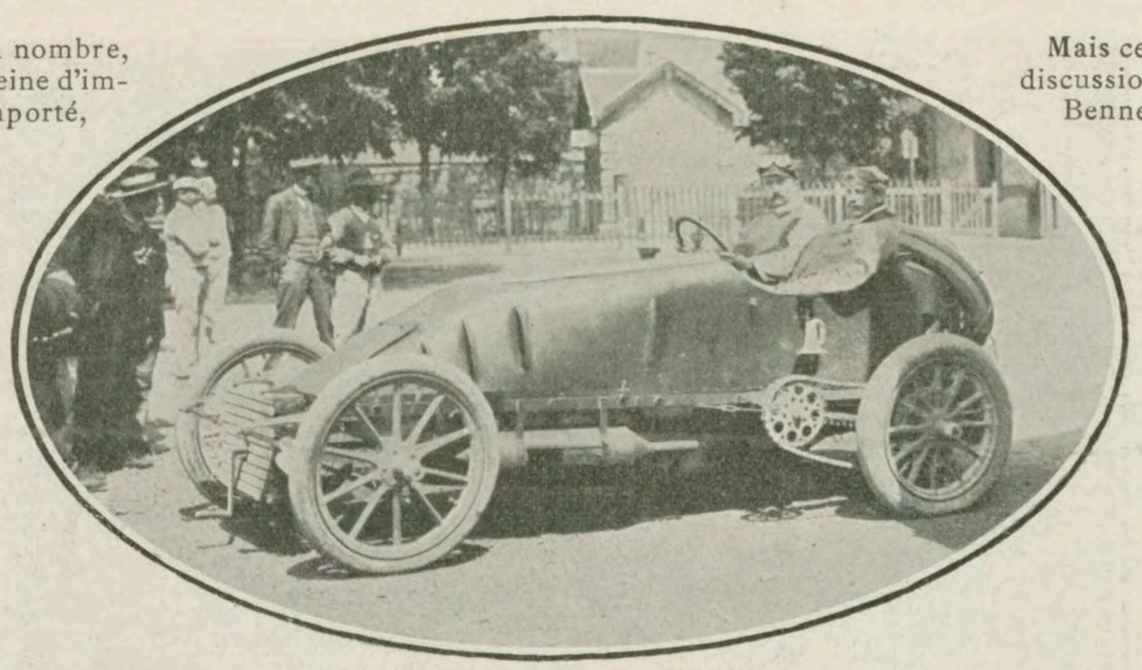
L'équipe anglaise. — Sydney Girling.
Voiture Wolseley, pneumatiques Dunlop.



L'équipe suisse. — Dufaux.
Voiture Dufaux, pneumatiques Michelin.

saire le plus direct a l'avantage du nombre, gros avantage, dans une route pleine d'imprévu. Le triomphe, s'il est remporté, n'en sera que plus indiscutable. Mais c'est une dangereuse et rude croisade que celle de nos trois vaillants contre leurs seize adversaires, dont cinq au moins luttent sur un terrain pour lequel ils ont pu exclusivement se construire et se préparer.

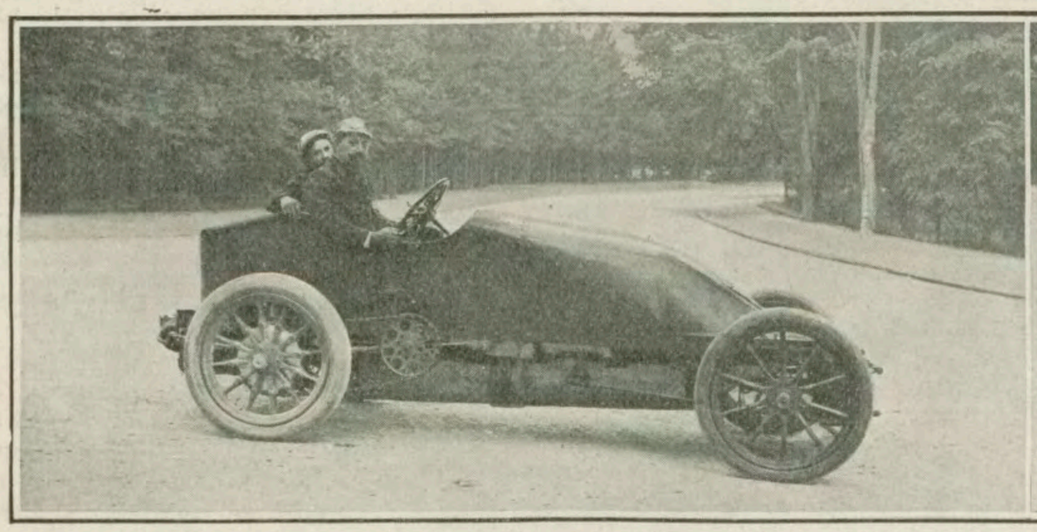
Il y aura, en effet, cinq voitures Mercédès dans la Coupe Gordon-Bennett, deux pour l'Allemagne et trois pour l'Autriche. Il est même permis de trouver à ce point de vue que la France joue de gaieté de cœur un jeu bien dangereux. Il est certain que, quelle que soit la perfection, devant laquelle nous sommes les premiers à donner un testimonial, de la maison Mercédès,



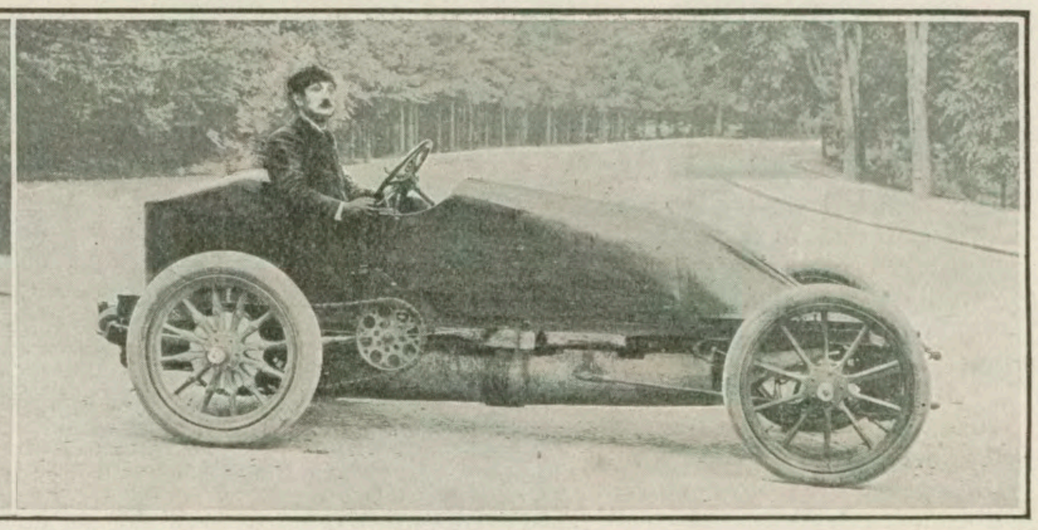
L'équipe belge. — Baron Pierre de Crawhez.
Voiture Pipe, pneumatiques Continental.

Mais ceci nous entraînerait plutôt à une discussion même de la Coupe Gordon-Bennett, de son programme et de son règlement qu'à un exposé de ce qu'on attend d'elle.

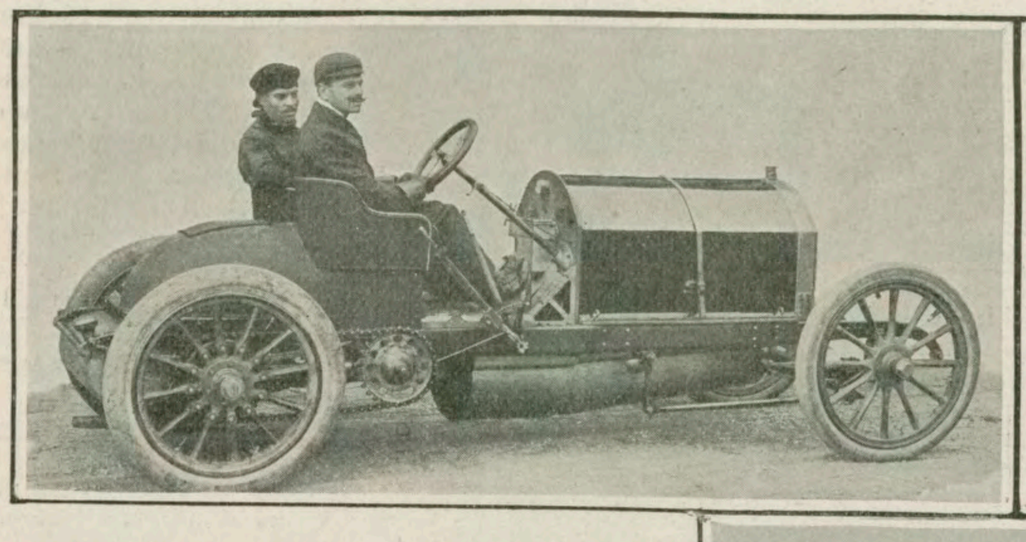
Or, ce qu'on attend d'elle, cette année surtout, c'est moins encore une indication nationale dont chacun, de par les circonstances mêmes, pourrait appeler, qu'une grande manifestation internationale, affirmant avant toutes choses le triomphe de l'idée. Il y a eu bien certainement des courses, il y aura eu des courses plus brillantes et plus retentissantes que celle-ci par le nombre et par la prodigieuse clameur qu'elles soulevèrent. Il n'en est point qui vaille celle-ci au point de vue de la publicité même qu'elle doit donner, à l'idée même de la locomotion nouvelle.



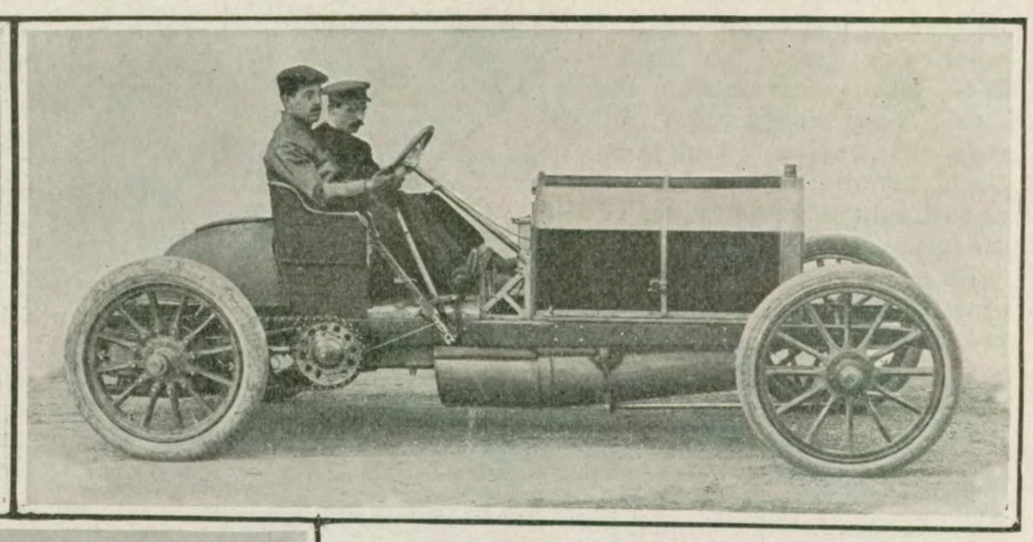
L'équipe belge. — Hautvast.
Voiture Pipe, pneumatiques Continental.



L'équipe belge. — Augières.
Voiture Pipe, pneumatiques Continental.



L'équipe italienne. — Storero.
Voiture Fiat, pneumatiques Michelin.

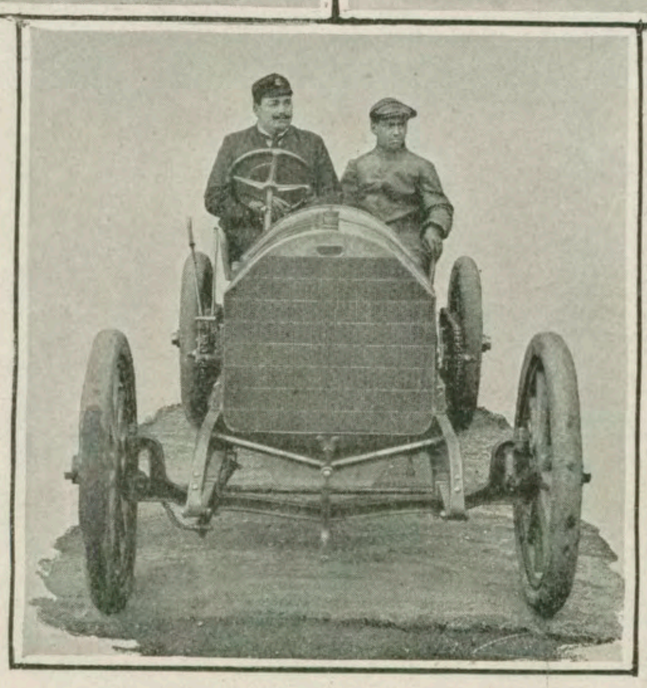


L'équipe italienne. — Cagno.
Voiture Fiat, pneumatiques Michelin.

cette usine de Cannstatt ne peut aspirer à l'honneur de représenter à elle seule une somme d'efforts, de travail et de production qui représente 5/3 de l'industrie française tout entière, qui peut mettre en ligne cinq à six usines de l'importance de l'usine allemande et certainement une vingtaine d'usines moins importantes.

Et cependant il nous a fallu préparer trente voitures et les mettre en ligne sur un terrain différent, et différant même totalement de celui du Taunus, pour en tirer trois d'entre elles qui s'en iront porter nos couleurs et notre chance au Taunus.

Il est certain qu'il y a là de par le règlement lui-même une manifeste injustice, et des journaux aussi peu suspects de partialité que l'*Allgemeine Automobil Zeitung*, le grand journal hebdomadaire illustré viennois et munichois, sont de par la force même des choses obligés de le constater.



L'équipe italienne. — Lancia.
Voiture Fiat, pneumatiques Michelin.

Cette course gigantesque en ce décor de féerie, devant un empereur et un roi, marquera certainement le point culminant de la carrière des courses, l'apogée de leur gloire. Ceux qui seront au Taunus auront réellement vu la course devenir un des facteurs industriels et commerciaux de la civilisation moderne.

Nous n'avons jamais été, en France, favorisés de la présence d'un chef d Etat, voire d'un simple ministre, fût-ce même celui du commerce et de l'industrie, à une course, et l'on voit en Allemagne quelqu'un qui est pourtant l'empereur, un chef de dynastie, et un roi étranger, venir encourager par leur présence leurs nationaux à la victoire.

Quelques mots maintenant sur les voitures qui vont se rencontrer au Taunus.

Tout le monde connaît les caractéristiques des voitures qui vont défendre les couleurs françaises. Les voitures Mercédès sont aussi bien

connues. Elles ne sont autres que les fameuses 90-chevaux de Cannstatt, que nous avons vues à Nice. Les voitures italiennes sont moins répandues et voici quelques-unes de leurs particularités :

Force accusée : 75 chevaux. Poids à vide : 994 kilos.

Quatre cylindres verticaux. Transmission par deux chaînes, allant de l'axe du différentiel aux roues d'arrière.

Empattement, 2 m. 805. Voie, 1 m. 85.

Quatre vitesses commandées par levier latéral et pas de prise directe en grande vitesse.

Allumage : par magnéto, système italien Jucisa.

Soupapes d'aspiration commandées.

Châssis en acier embouti.

Hauteur et dimension des roues : 910 × 90 à l'avant et 910 × 120 à l'arrière, soit roues égales.

Barre d'accouplement de la direction derrière l'essieu.

Décompresseur facilitant la mise en marche.

Radiateur nid d'abeilles, avec ventilateur dans le volant. genre Mercédès.

La voiture rappelle d'ailleurs beaucoup la silhouette des 60-chevaux de Cannstatt, qui gagnèrent la Coupe en 1903. Elle en a également le réservoir à l'arrière, sous pression.

Voici maintenant la description des voitures belges, les Pipe, la grande marque bien connue de nos voisins. A ce sujet, une petite anecdote. D'où leur vient ce nom de Pipe? Tout simplement du dispositif, curieux à l'époque, de la tuyauterie d'aspiration aboutissant à la soupape, et en forme de pipe à fumer.

Le moteur est à quatre cylindres verticaux, coulés par groupe de deux. Les soupapes sont commandées par un même arbre à cames muni d'un dispositif permettant la décompression lors de la mise en route.

Réglage sur l'admission par étrangleur au carburateur.

Allumage par accumulateurs, bobine et bougies.

Refroidissement par radiateur placé en avant et en bas.

Transmission par embrayage magnétique, engrenages et chaînes.

Quatre vitesses et marche arrière avec un seul levier.

Freins arrière intérieurs.

Deux freins sur le différentiel.

Châssis droit en bois armé.

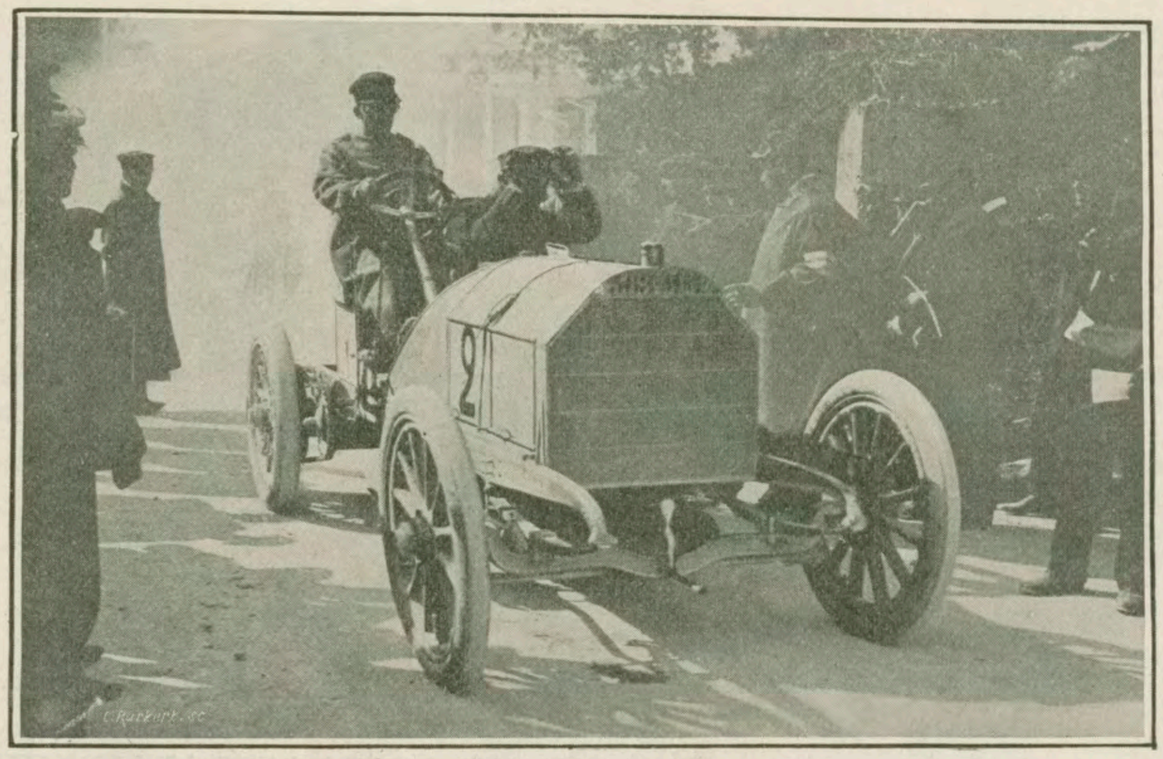
La voiture que nous avons vue à Mazagran, où elle avait été amenée par Hautvast, est longue et basse, avec beaucoup d'assiette, ressemblant assez comme silhouette aux Mors Paris-Vienne.

Voici enfin la description de la voiture suisse, Dufaux.

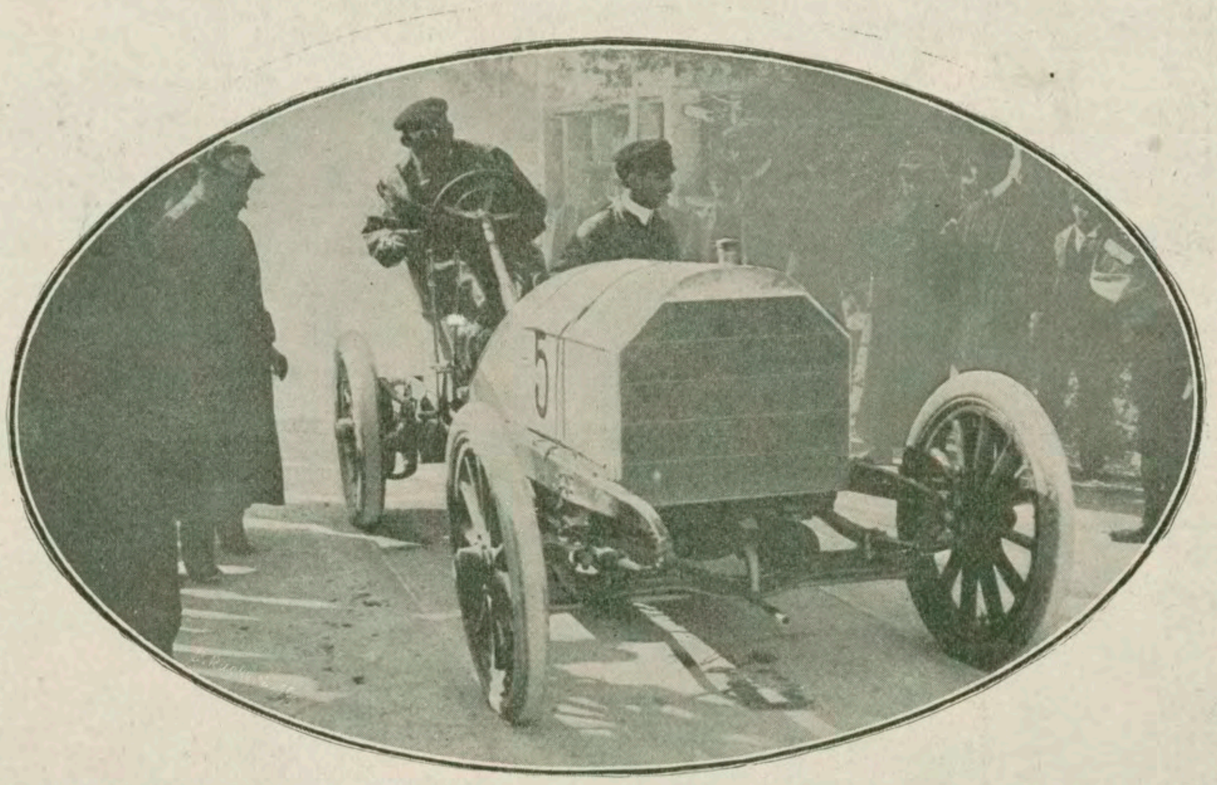
Le moteur est de 8 cylindres verticaux, d'une force accusée de 90 chevaux. Les cylindres sont jumelés, c'est-à-dire coulés par groupes de deux. Chaque cylindre a 125 millimètres d'alésage et 130 de course. Châssis en acier embouti, avec mains de ressorts égales. Empattement : 2 m. 53; voie : 1 m. 27. Le carburateur est un carburateur Dufaux.

Il y a double allumage : 1° allumage par magnéto, système Thelin et Mégevaud; 2° allumage par accumulateurs et bobine, système Lecoq et Cie. Les roues et l'arbre vilebrequin sont montés sur billes. Les chambres de circulation d'eau sont en aluminium. Transmission par chaînes. Le moteur et la direction sont indépendants des mouvements du châssis. Il y à trois freins.

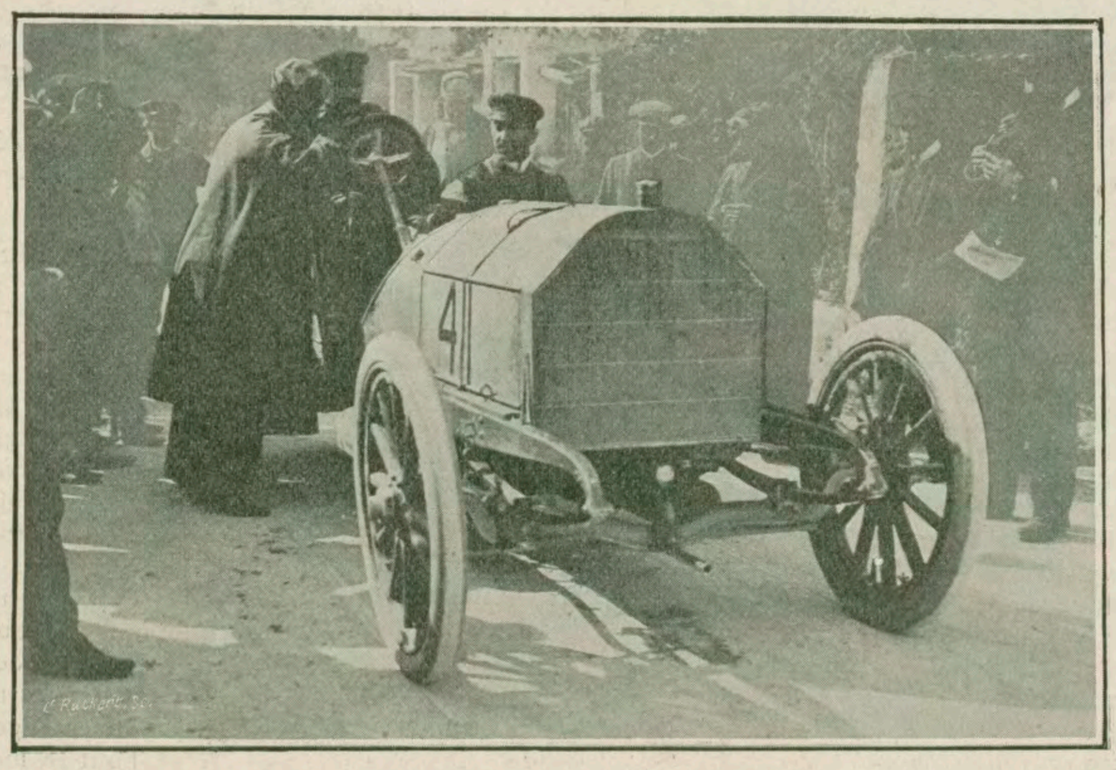
GEORGES PRADE.



L'équipe autrichienne. — Warden.
Voiture Mercédès, pneumatiques Continental.



L'équipe autrichienne. — Werner.
Voiture Mercédès, pneumatiques Continental.



L'équipe autrichienne. — Braun.
Voiture Mercédès, pneumatiques Continental.

Retenez dès aujourd'hui à votre marchande de journaux

LE PROCHAIN NUMÉRO
DE LA
"VIE AU GRAND AIR"
qui fera certainement PRIME

Ce numéro, de 28 pages, tiré en deux couleurs, *sera entièrement consacré à la*

Coupe
Gordon - Bennett

et contiendra plus de
CENT ILLUSTRATIONS
dues aux dix photographes *que la "Vie au Grand Air" envoie sur le parcours de la course.*

PRIX : 50 CENTIMES

Retenez dès aujourd'hui à votre marchande de journaux

LE PROCHAIN NUMÉRO
DE LA
"VIE AU GRAND AIR"
qui fera certainement PRIME

Ce numéro, de 28 pages, tiré en deux couleurs, *sera entièrement consacré à la*

Coupe
Gordon - Bennett

et contiendra plus de
CENT ILLUSTRATIONS
dues aux dix photographes *que la "Vie au Grand Air" envoie sur le parcours de la course.*

PRIX : 50 CENTIMES

❊ LES SIX HEURES DE BUFFALO ❊

La première véritable épreuve de fond sur piste de la saison s'est disputée dimanche dernier au Vélodrome Buffalo. Ce fut une course de six heures, avec entraîneurs humains, superbement gagnée par Petit-Breton, le second de Bordeaux-Paris.

◕ ◕ ◕

MALGRÉ la vogue des motocyclettes et l'engouement du public des vélodromes pour toutes les épreuves dans lesquelles les " moteurs infernaux " jouent un rôle, il existe encore nombre de sportsmen, pourqui la bonne vieille course avec entraîneurs humains offre autant d'attraits qu'au moment où elle faisait les beaux jours de l'ancien Buffalo. Parmi ceux qui suivaient alors le sport cycliste, qui ne se souvient avec une certaine émotion de ces premiers " Bol d'Or " avec l'époque, de ces courses de Six Heures, où le Huret, Rivierre, Lucas et autres gloires de même Huret livrait au pauvre Arthur Linton ces batailles qui, à dix ans d'éloignement, nous apparaissent comme une sorte d'héroïque légende sportive ?

Les soigneurs de Petit-Breton préparent les aliments de leur poulain sur la pelouse du vélodrome.

Et puis, ce genre de course, s'il n'est pas toujours intéressant par lui-même, l'est par les à-côtés pittoresques dont il fourmille, par cette animation qu'il donne au vélodrome, tant sur la piste que sur la pelouse où se groupent ces sortes de campements bizarres formés par les " soigneurs " et les entraîneurs de chaque concurrent. Cuisines, salles à manger et souvent dortoirs en plein vent où se discutent et les péripéties de la lutte et les plans qui doivent assurer la victoire du " poulain ", pendant que celui-ci continue sa ronde interminable sans paraître même se douter que d'habiles — pas toujours ! — tacticiens règlent le sort de sa bataille. Une course avec entraîneurs à motocyclettes est généralement émouvante et souvent intéressante, mais toujours de la même façon, sans aucune place pour l'imprévu, tandis qu'ici des périodes monotones sont interrompues, au moment où on les escompte le moins, par les incidents les plus inattendus.

Pour en revenir à l'épreuve qui nous occupe, il faut bien reconnaître d'ailleurs que, dans son ensemble, elle fut des plus intéressantes. La façon magnifique dont Petit-Breton a réglé le lot, se débarrassant un à un de ses concurrents pour finir seul en tête avec une avance assez forte,

Petit-Breton et Mazan, son frère, arrivés 1er et 4e de la Course des Six Heures.

et le fait qu'il a dépassé dans les six heures la jolie moyenne de 40 kilomètres à l'heure, le prouvent suffisamment. Trop souvent ce coureur, très énergique et très tenace, a dû se contenter de la seconde place, qu'il occupait encore voici quinze jours, dans Bordeaux-Paris. Félicitons-le d'avoir pu nous prouver dimanche qu'il possédait une qualité réelle et pouvait figurer parmi les meilleurs spécialistes actuels du vrai fond.

Il sera fort intéressant à revoir le mois prochain dans le Bol d'Or, cette autre traditionnelle épreuve de longue haleine, que Buffalo prépare actuellement, surtout si quelque bon spécialiste américain se trouve, comme il en est question, parmi les partants de ces 24 heures classiques.

VICTOR BREYER.

(Cliches au magnésium)

Gougoltz, après la cinquième heure, vient sur la pelouse prendre un bouillon réconfortant.

LA GRANDE SEMAINE HIPPIQUE

Vendale (Mason), à M. Thursby. | *Mark Time* (R. Woodland), à M Clare. | *Hipparque* (L. Bariller), à M. de la Fuente. | *Violon II* (Hartigan), à M. Douvreleur. | *Karakoul* (M. Fergusson), à M. Prentice. | *Robo* (A. Jonhson), à M. J. Stern.

La Grande Course de Haies.

Le deuxième passage devant les tribunes.

Lucien Bariller. Charles Bariller.

Avant la Grande Course de Haies. — Ch. et L. Bariller, entraîneurs d'Hipparque.

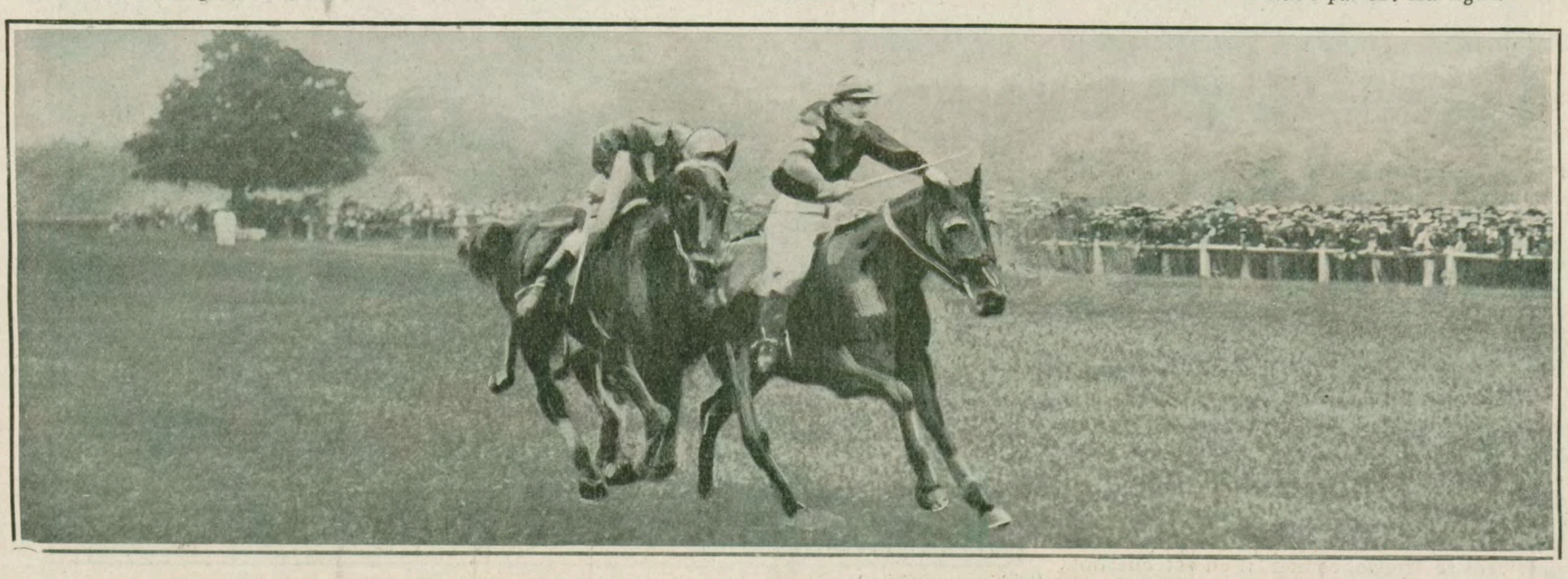
Hipparque, à M de la Fuente, monté par L. Bariller, a pu triompher du cheval anglais Vendale.

Avant la victoire.

Charles Bariller met son frère Lucien en selle sur Hipparque, gagnant de la Grande Course de Haies.

Pendant le défilé des concurrents de la Grande Course de Haies.

Le Vicomte de Fontarce, propriétaire de Gascon II, arrivé 2e dans la Grande Course de Haies et 2e dans le Prix des Drags, monté par M. Hartigan.

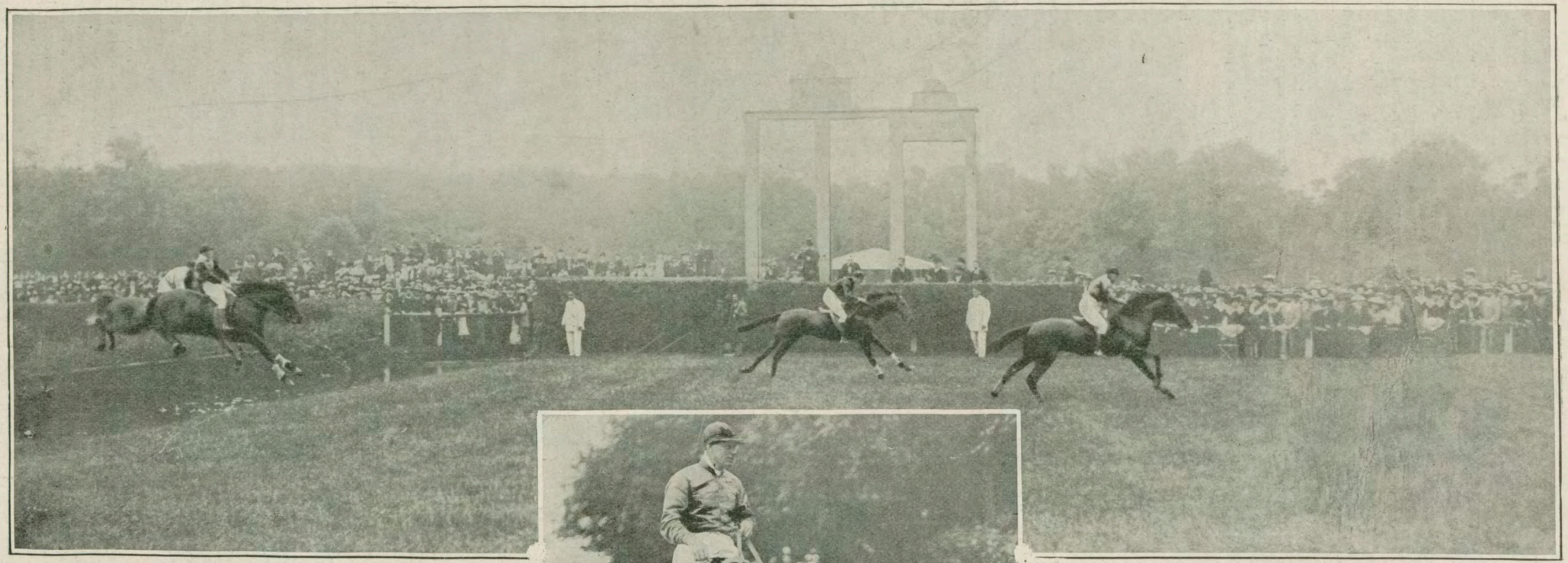


Vendale (Mason), à M. G. Thursby. *Hipparque* (L. Barilier), à M. de la Fuente.

L'arrivée de la Grande Course de Haies (50.000 fr. — 5.000 m.).

Après la dérobade des favoris, Mark Time, Karakoul et Violon II, alors très bien en course, la lutte s'est circonscrite entre Hipparque et Vendale. Grâce à l'énergie de Lucien Bariller, le cheval de M. de la Fuente, Hipparque, par Omnium II et Hurry, a triomphé d'une encolure de Vendale, le représentant anglais.

LA GRANDE SEMAINE HIPPIQUE

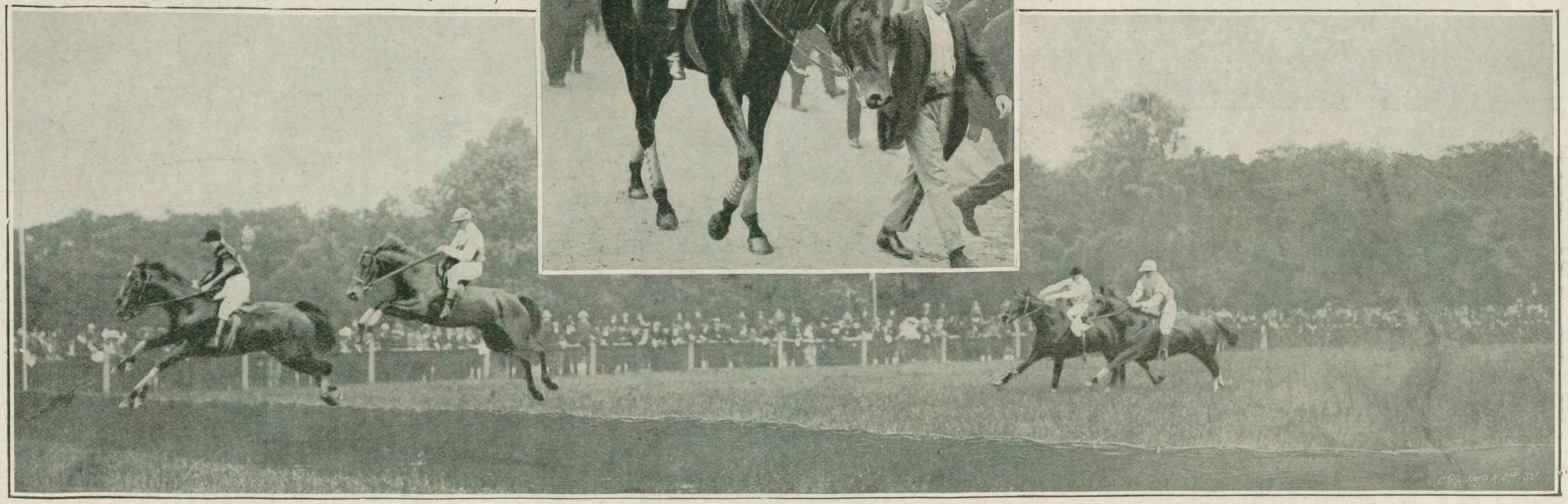


Caen, à M. Thiébaux (Flint). *Gilette*, à M. de Romanet (Nore).

Le prix des Drags (steeple-chase. — 25.000 fr. — 4.200 m.).

Gascon II, au Vicomte de Fontarce (Hartigan). *Violon II*, à M. Douvreleur (Campbell).

Le saut de la rivière des tribunes.



Grutli, au cte de Cherisey (M. de Lescazes). *Evreux*, à M. Fauquet-Lemaltre (Le propriét.). *En Garde*, à M. Archdeacon (M. Defeyer).

Le Prix de la Vénerie (steeple-chase. — Gentlemen-riders. — 5.000 fr. — 3.500 m.).

La rentrée du vainqueur du Prix des Drags (25.000 fr. — 4.200 m.),

Violon II, 5 a., 68 k., par Toujours et Victorine; propriétaire, M. R. Douvreleur; entraîneur, Baresse; jockey, Campbell.

Bien Venu, à M. Balsan (le propriétaire). *Ducat*, au baron de Waldner (M. de St-Sauveur).

Le saut de la rivière du huit.

Le Grand Prix de Paris

Le Grand Prix de Paris, la dernière grande épreuve de la saison, a donné à l'écurie Edmond Blanc l'occasion d'une nouvelle victoire. Ajax, parti grand favori, a gagné aux applaudissements du public le plus nombreux qu'on ait encore vu à Longchamp.

◓ ◓ ◓

L'intérêt qui s'attache pour les sportsmen à notre grande épreuve internationale — à laquelle l'élément étranger fait malheureusement défaut depuis deux ans — est si grand qu'ils oublient que pour un jour ils ne sont plus chez eux à Longchamp. Ce gala hippique est un gala populaire, bien que très élégant, mais c'est la cohue, la bousculade dans toutes les enceintes, et de plus, c'est au pesage l'impossibilité presque absolue de circuler, les allées étant gardées militairement pour le défilé des voitures du monde officiel.

Le Grand Prix de cette année promettait d'être d'un bon intérêt, car, sauf Fifre II, victime d'un accident d'entraînement, il mettait en presence tous les meilleurs produits de la génération de 1901. Il est vraiment regrettable que Saint-Denis, le troisième du Derby d'Epsom dont l'engagement avait été maintenu le dernier parmi les chevaux étrangers, ait été l'objet d'un forfait quelques jours avant l'épreuve.

La course a été d'une régularité mathématique, si l'on peut dire.

Les deux premiers du Prix du Jockey-Club, Ajax et Macdonald II, ont fini en tête séparés par un excellent cheval, très courageux et très résistant, Turenne, qui n'avait pas pris part au Derby.

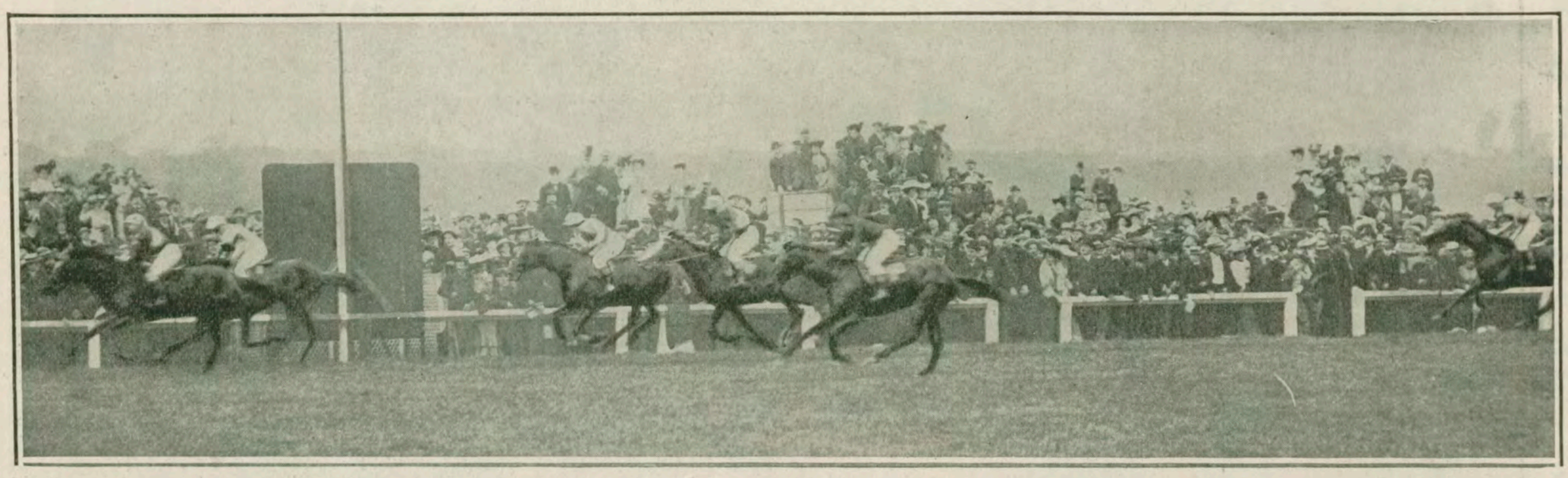
MM. Ed. Blanc et Caillault, ou plutôt leurs deux très habiles entraîneurs, Denman et R. Carter junior, ont réalisé ce tour de force de maintenir en condition et en forme parfaites leurs deux cracks du Derby.

Rarement le vainqueur du Derby a fourni le vainqueur du Grand Prix de Paris. Boïard, à M. Delamare, en 1873; Frontin, Little Duck, au duc de Castries, en 1883 et 1884; Stuart, à M. Donon, en 1888; Perth, à M. Caillault, en 1889, ont seuls, depuis la fondation du Grand Prix, réussi le double event.

Plus rares encore sont ceux qui, comme Ajax, triomphèrent dans les grandes Poules avant de s'adjuger nos deux grandes épreuves de Chantilly et de Longchamp. Ajax n'a point encore connu la défaite, et peut-être bien que si Gouvernant, qui a pris la quatrième place, avait été à Epsom monté par G. Stern ou par Ransch, il aurait ajouté aux lauriers de M. Ed. Blanc le fameux "Blue Ribbon" anglais. Pour la première fois, Ajax courait sur 3000 mètres; il a prouvé que la distance ne l'effrayait pas, et qu'il avait autant de cœur à la lutte sur 3.000 que sur 2.100 ou 2.400. Ajax a de qui tenir; son père Flying Fox a gagné le St-Léger et son origine maternelle le rattache à deux vainqueurs du Grand Prix, son aïeul Clamart et son grand-oncle Arreau. J'ai déjà dit, à l'occasion de la victoire du fils de Flying Fox dans le Jockey-Club, tout le bien que je pensais de Denman, son entraîneur, de Georges Stern, son jockey et de l'homme très habile qui a su l'élever, M. Duret. Cette belle victoire, peut-être un peu plus difficile que la précédente, prouve combien j'avais raison d'associer ces trois hommes aux éloges décernés à M. Ed. Blanc qui gagne cette épreuve pour la septième fois; sa première victoire dans le Grand Prix remonte à l'année 1879. Nubienne, une fille de Ruy Blas, montée par Hudson, triompha de Saltéador et de Flavio.

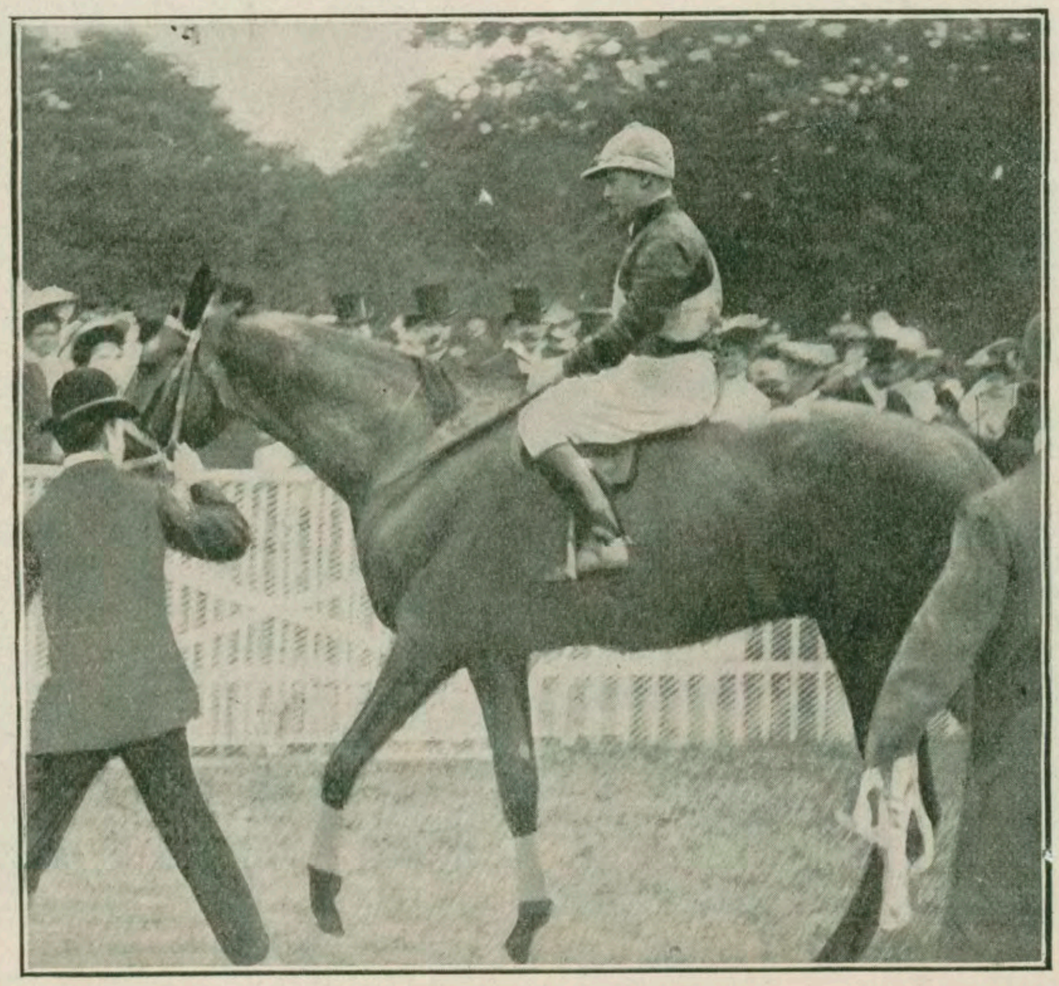
En gagnant le Grand Prix, G. Stern a réussi le triple event des trois épreuves classiques : Prix de Diane, Prix du Jockey-Club et Grand Prix de Paris, exploit que seul avait accompli en 1870 Ch. Pratt, l'entraîneur actuel du prince d'Arenberg. Remarquons aussi qu'un seul propriétaire, le major Fridolin, en 1870, a gagné la même année les trois grandes épreuves classiques avec Sornette et Bigarreau.

Avant la victoire.
M. Ed. Blanc soutenant la chance de son crack Ajax, en inscrivant un gros pari à la cote du départ, 14/10.



Ajax (G. Stern), à M. Ed. Blanc. — *Turenne* (Ransch), à M. W.-K. Vanderbilt. — *Macdonald II* (W. Lane), à M. Caillault. — *Gouvernant* (D. Maher), à M. Ed. Blanc. — *Rataplan* (O'Connor), à M. de Molke-Hvitfeld. — *Mannequin* (Mac Intyre), à M. de Brémond.

L'arrivée du Grand Prix de Paris (200 000 fr., en outre 15.000 fr. à l'éleveur, si le produit est né en France. — Distance 3.000 m.).



Ajax, le crack de l'année, rentre au pesage après sa victoire.

La lutte à l'arrivée a paru chaude, mais Ajax a triomphé facilement en somme, et beaucoup grâce à la tête et à la science de Georges Stern, et si le vainqueur n'avait pas été bousculé pendant le parcours par son camarade d'écurie, Turenne n'aurait été second qu'à deux longueurs au moins. D'autre part, si Maher avait mieux connu Gouvernant, — il l'a déclaré à la descente de cheval, — il aurait fini beaucoup plus près du vainqueur. La défaite de Turenne — qui provient de l'élevage de M. Camille Blanc — reste honorable, car c'est lui qui a eu la course la plus dure, c'était l'ennemi, et il dut subir les assauts successifs des trois représentants de la casaque orange, Profane d'abord, Gouvernant, puis Ajax.

Certes, l'année est belle pour M. Ed. Blanc : Flying Fox, l'étalon enlevé à prix d'or à l'Angleterre, marque sa première année de monte en enlevant successivement le Prix Noailles, la Poule d'Essai, le Prix de la Rochette, le Prix Lupin, le Jockey-Club et le Grand Prix. Le million qu'a été payé le fils d'Omega a été remboursé avec l'argent public gagné par les trois premiers produits qu'il a fait naître.

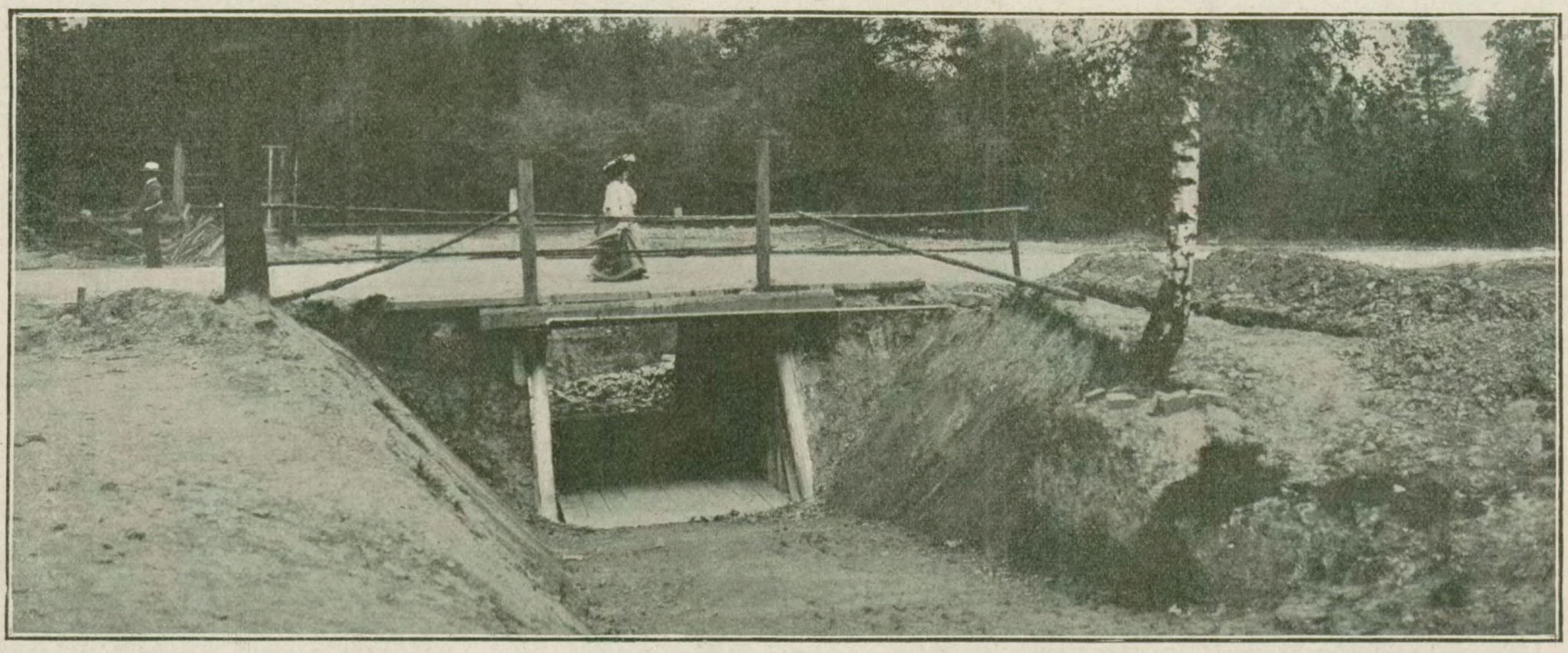
Franc Picard.

APRÈS LA VICTOIRE. — LE VAINQUEUR DU GRAND PRIX.

Ajax, m. b., 3 a., par Flying Fox et Amie; éleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, R. Denman; jockey, Georges Stern.

La victoire d'Ajax, qui enleva le Grand Prix après avoir triomphé dans le Prix Noailles, dans le Prix Lupin et dans le Prix du Jockey-Club, a rapporté à M. Ed. Blanc 272.600 francs, dont 15.000 francs comme éleveur. Déjà, l'an dernier, le sympathique éleveur du Jardy avait gagné notre grande épreuve internationale ; il avait même pris les trois premières places. Cette année, peu s'en est fallu que deux de ses chevaux ne fussent à l'arrivée ; Gouvernant, le vaincu d'Epsom, a, en effet, fini quatrième, tout près du troisième, tandis que Profane, après avoir mené le train pendant une partie de la course, s'était arrêtée.

LA ROUTE DE LA COUPE GORDON-BENNETT

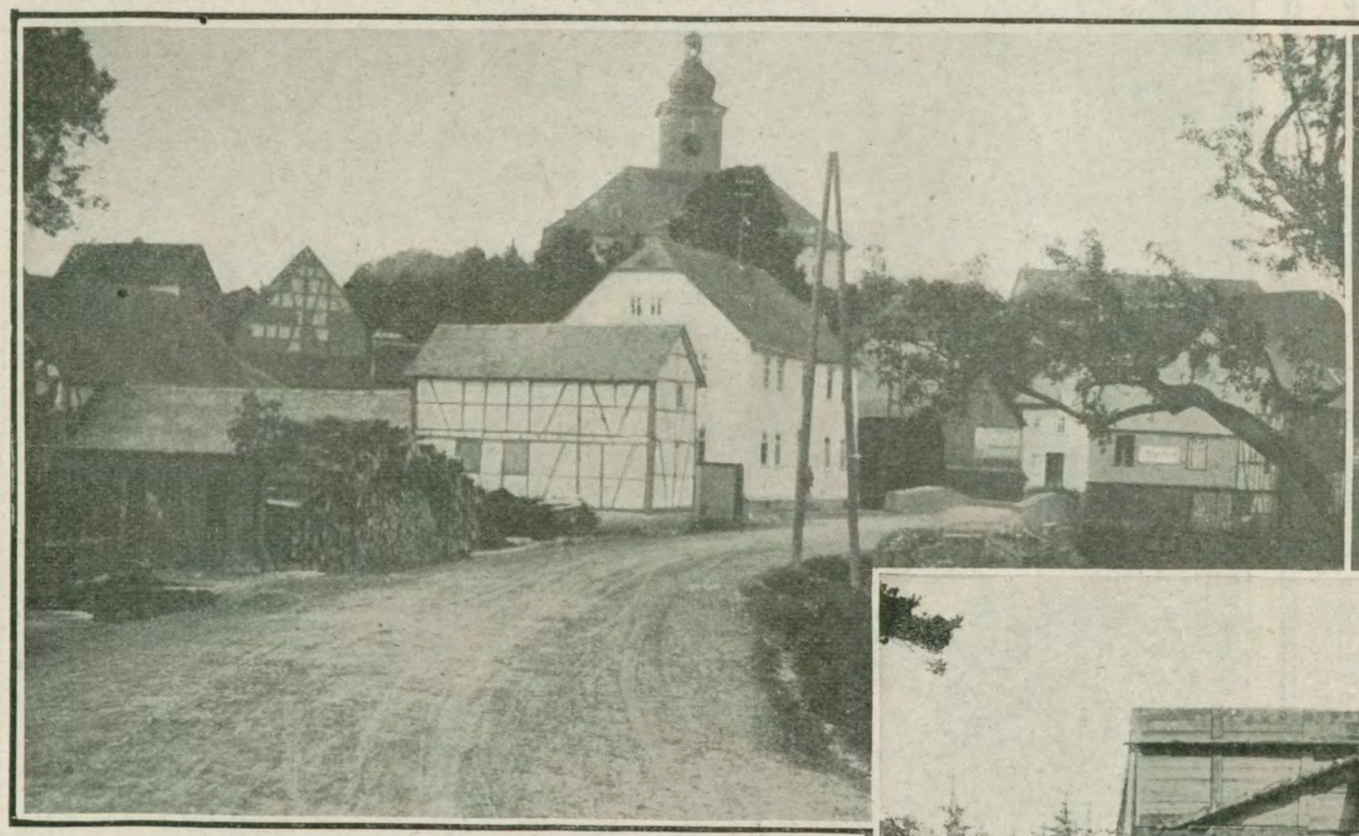


Un passage souterrain.
Les organisateurs n'ont reculé devant aucune dépense, et, sur tout le parcours, on trouve ainsi des ponts et des tunnels qui traversent la route de la course.

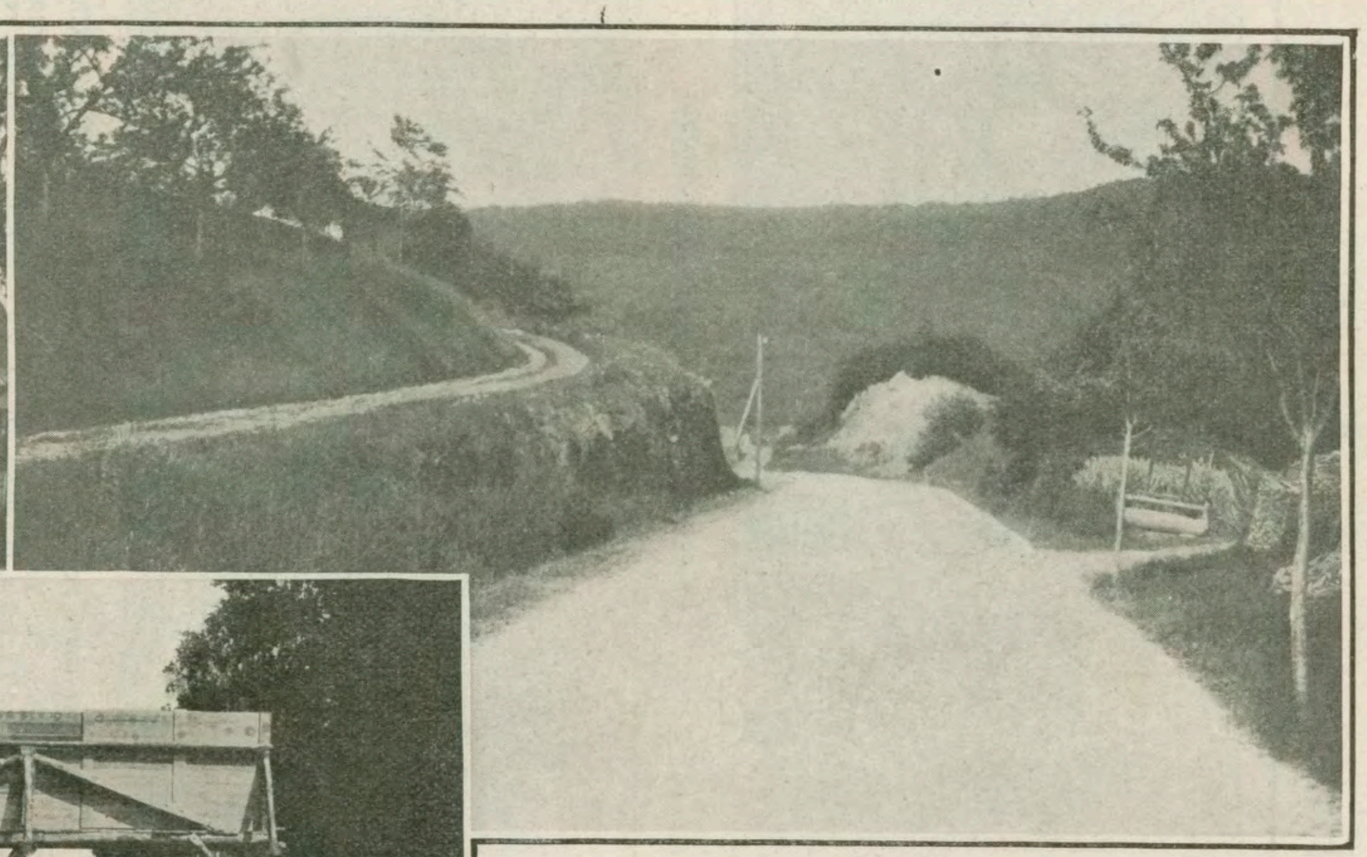
Jénatzy essaie la route aux environs de Hombourg.

Le bureau télégraphique à la Saalburg, où sera donné le départ.
Douze appareils télégraphiques à grande vitesse seront mis à la disposition des journalistes qui n'auront plus à attendre, comme l'an dernier, en Irlande.

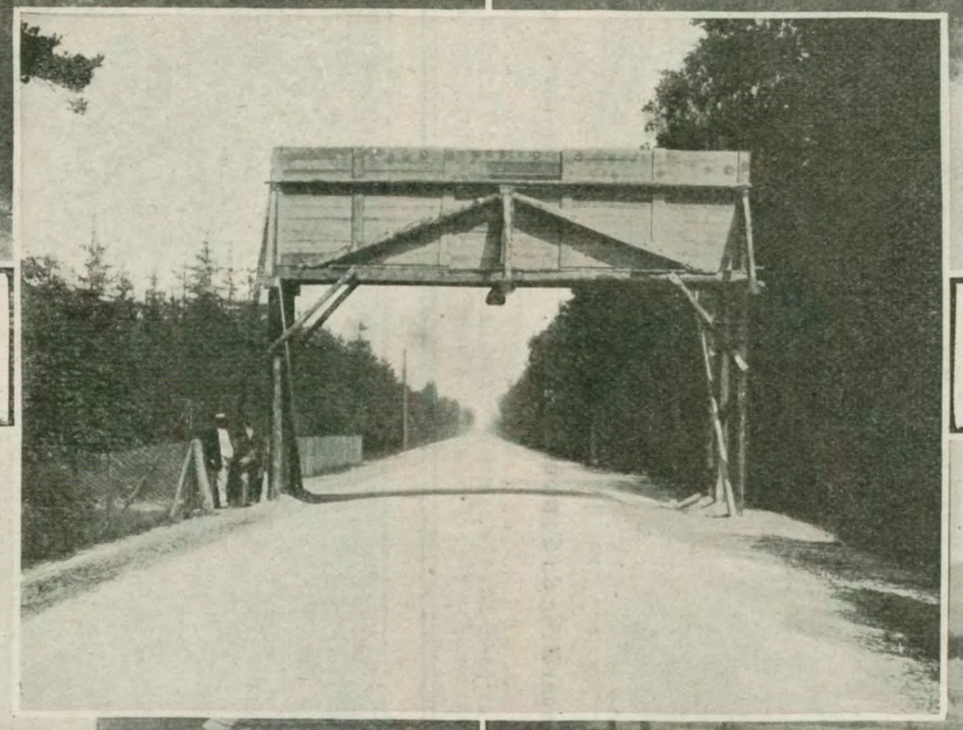
LA ROUTE DE LA COUPE GORDON-BENNETT



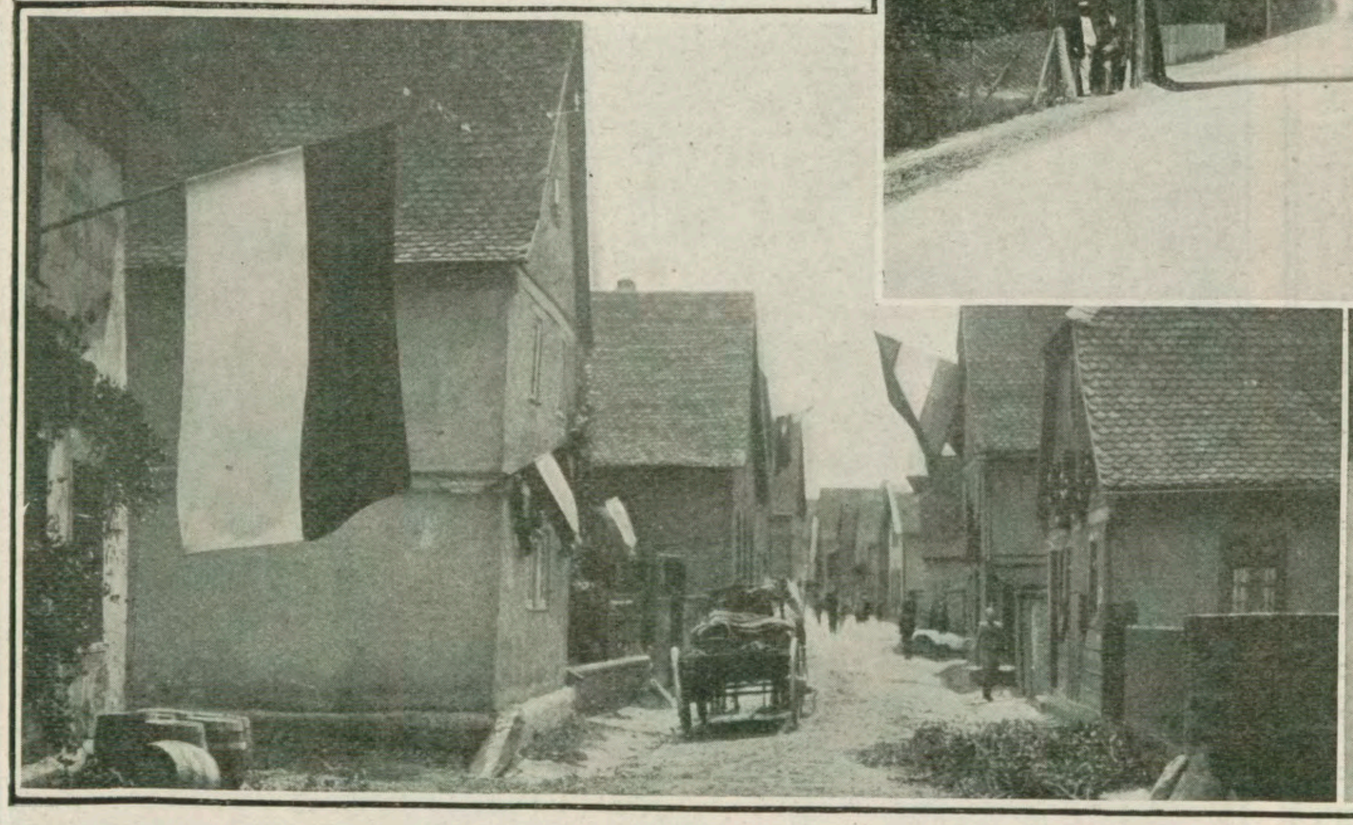
L'entrée du village de Graven-Wiesbach.



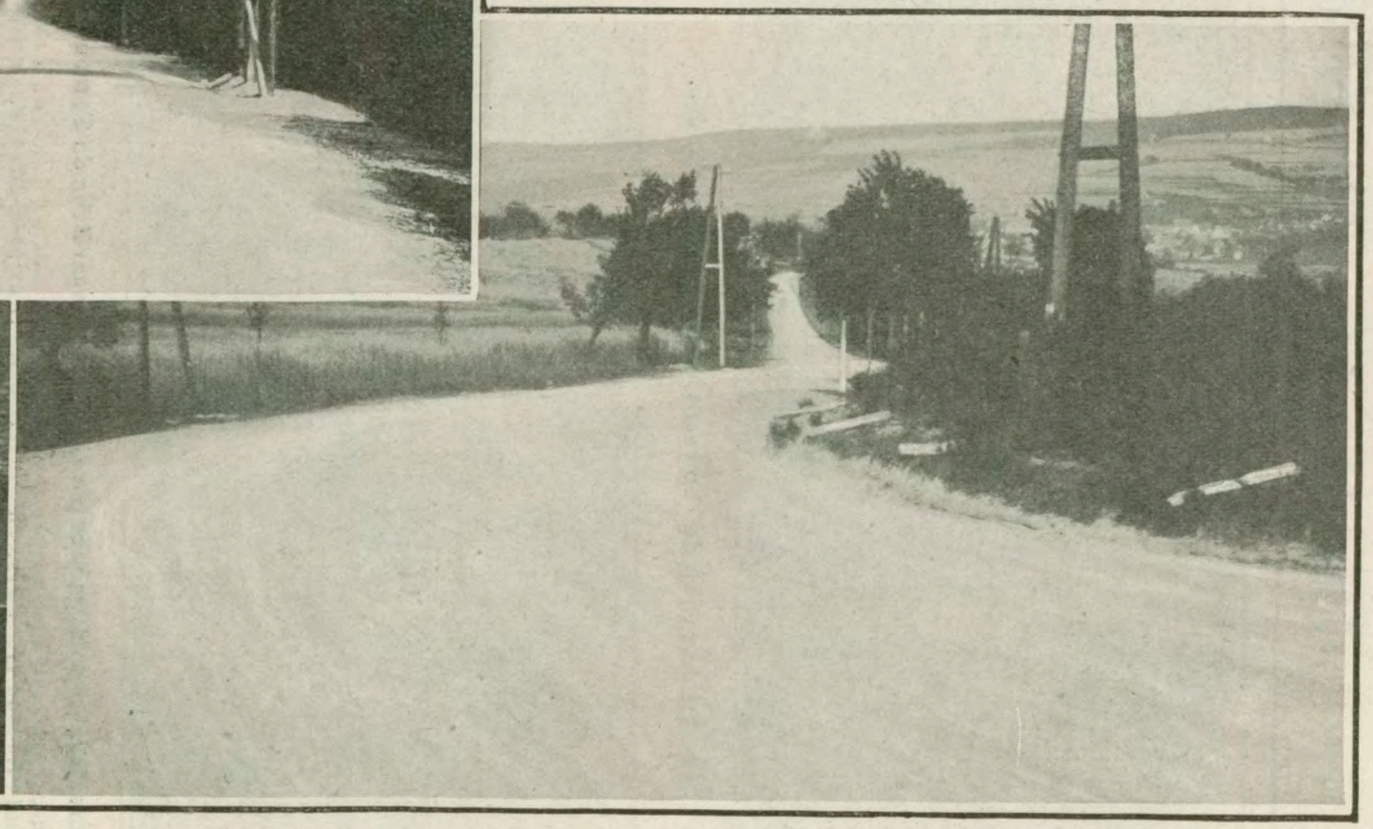
La descente de Esch. — 104 kil. 500 du départ.



Après la Saalburg. — Le pont construit au-dessus de la route pour le passage des piétons.



L'entrée d'Oberursel. — Neutralisé. — 130 kil. du départ.



Un virage à la sortie de Hombourg, 6 kilomètres avant l'arrivée à la Saalburg.

Le Racing Club de France en Angleterre

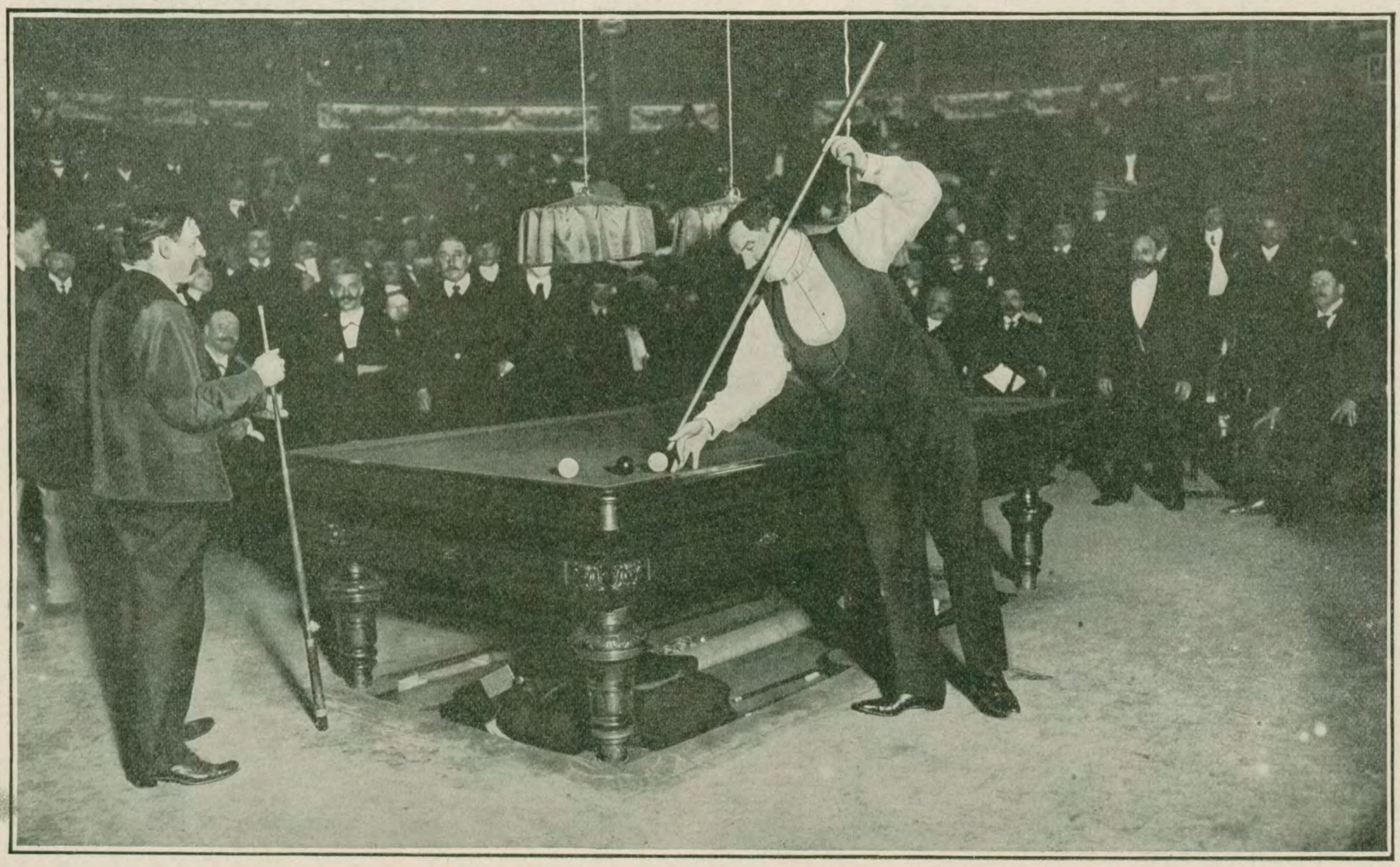
Le handicap de 100 yards, gagné par Courlander.

La course du mille gagnée par Shrubb.

La course de 440 yards gagnée par Densham, devant Belin du Coteau, du R.C.F.

Le steeple-chase 1000 yards, gagné par Soalhat, du Racing Club de France.

Le match qui met aux prises annuellement le Racing Club de France et les South London Harriers, sur la piste de Stanford-Bridge, s'est disputé la semaine dernière. Il a été pour les South London Harriers l'occasion d'une nouvelle victoire. Nous publions ci-dessus une série de photographies prises au cours des différentes épreuves portées au programme de cette réunion franco-anglaise, dont une seule fut gagnée par un Français, Soalhat.



Schæfer. Cure.

LE MATCH DE BILLARD CURE-SCHÆFER.

Un match en six soirées vient de mettre aux prises les deux fameux champions du billard, Cure et Schæfer. Cette rencontre, qui se disputait au Nouveau Cirque, en 3.000 points, fut passionnante et l'issue en resta douteuse jusqu'au dernier moment. Schæfer, qui était en retard de 5 points au commencement de la sixième et dernière partie, triompha par 12 points, après une résistance acharnée du jeune maître français.

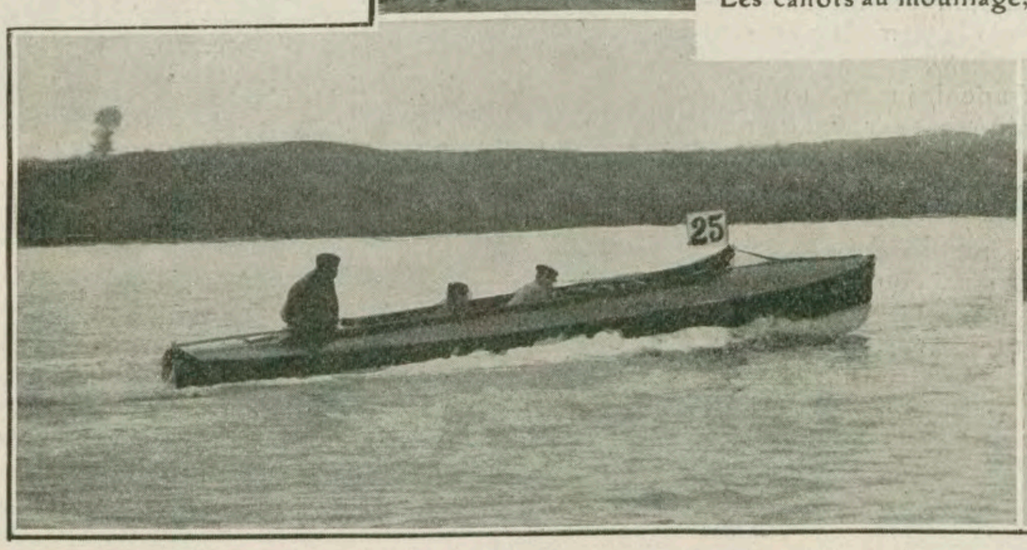
LES CANOTS AUTOMOBILES A POISSY-MEULAN

Notre confrère le *Yacht* et le Cercle de la voile de Poissy ont fait disputer dimanche dernier, dans le bassin de Poissy à Meulan, sur un parcours de 100 kilomètres, leur course de canots automobiles. L'épreuve n'a pas remporté tout le succès espéré par suite de la défection du *Trèfle-à-Quatre* et de l'abandon du *Marsouin II*. La victoire est revenue au *Titan II* qui a battu le record du monde de sa catégorie (moins de 8 mètres) en couvrant les 100 kilomètres en 2 h. 56 m. 36 s., ce qui représente une vitesse moyenne de plus de 34 kilomètres à l'heure. De son côté, *Musette* a gagné la catégorie des racers de plus de 8 mètres. Dans les cruisers, la *Marguerite*, *Canal* et *Vas-y* ont respectivement gagné leur catégorie.

On ne peut que regretter la multiplicité des catégories qui ôte, pour le gros public, tout intérêt aux épreuves.

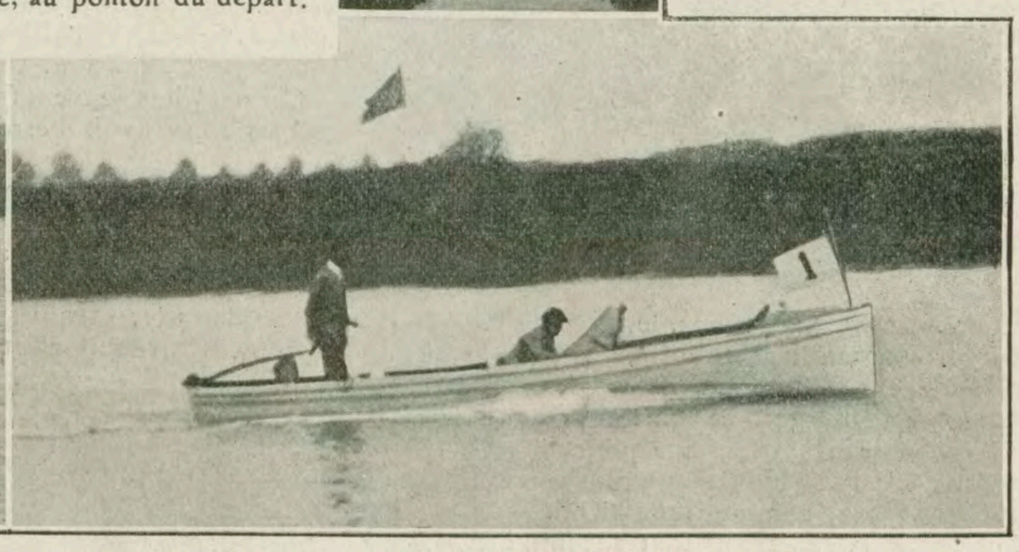
Le yachting automobile a encore beaucoup à apprendre au point de vue du sport.

Les canots au mouillage, au ponton du départ.



Titan II

Vainqueur de la Course de 100 kilomètres Poissy-Meulan (racers de moins de 8 m.) et gagnant de la Coupe Dubonnet.



La Marguerite

Vainqueur de la catégorie cruisers de moins de 6 m. 50.

BLOC-NOTES

LE RAID HIPPIQUE

DE LA "VIE AU GRAND AIR" ET DE LA "FRANCE DE BORDEAUX & DU SUD-OUEST"

L'an dernier, nous avions annoncé la création par la *Vie au Grand Air* d'une importante epreuve hippique : un raid, mais un raid qui ne serait point une course à la mort, ce qui est possible, si l'on veut s'en tenir à la définition exacte du mot raid, et si un sage règlement vient refréner l'ardeur, la fougue et la griserie de vitesse des concurrents. La grave maladie de notre directeur Pierre Lafitte, nous avait seule empêchés de réaliser ce projet, qui avait reçu l'approbation des sommités du monde du sport et de l'élevage; aujourd'hui, M. Pierre Lafitte a repris complètement sa place au bureau directorial, et le raid annoncé aura lieu. Dans notre prochain numéro, nous nous étendrons plus longuement sur l'organisation et le règlement de cette épreuve d'où sortira le "Champion de la Route". Contentons-nous d'annoncer à nos lecteurs que le raid sera couru dans la première quinzaine d'octobre sur le parcours classique, un peu modifié,

BORDEAUX-PARIS

Le plus important des journaux quotidiens de Bordeaux, *la France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, a bien voulu collaborer à cette épreuve et nous prêter son concours très utile; c'est donc par la *Vie au Grand Air* et la *France de Bordeaux et du Sud-Ouest* que sera organisé le raid hippique qui sera disputé, dans la première quinzaine d'octobre, sur le parcours Bordeaux-Paris, et d'où sortira le "Champion de la Route".

Dès à présent, notre rédacteur Paul Mégnin, secrétaire du Comité d'organisation, se tiendra, tous les lundis matin, de 10 heures à 11 heures, 9, av. de l'Opéra, à la disposition des sportsmen, désireux d'avoir de plus amples renseignements.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Le Guide Michelin 1904

Les renseignements que renferme la 5e édition. — Les nouveautés. — Les expéditions. — Ou peut-on se procurer le Guide Michelin.

La cinquième édition du Guide Michelin destinée aux touristes, et plus spécialement aux chauffeurs qui voyagent en France, vient de paraître.

Nous voulons signaler à nos lecteurs les renseignements que ce guide renferme, les améliorations qui y ont été apportées cette année.

Le premier chapitre est consacré aux pneus. Le chauffeur y trouvera toutes les indications nécessaires en cours de route ou à l'étape, pour se réapprovisionner, ou pour réparer : Stocks Michelin, Tarifs avec code télégraphique, nouveautés, instructions sur l'emploi des pneus, etc.

Le second chapitre a trait aux différentes localités de France intéressantes à signaler aux chauffeurs parce qu'elles possèdent un bon hôtel, un bon mécanicien, ou simplement un dépôt d'essence.

Ce chapitre renferme plus de cent plans des principales villes sur lesquels sont indiqués clairement, à l'aide de signes conventionnels, les places, les monuments, les hôtels, les mécaniciens, les postes et télégraphes, etc. On trouve également sur les plans les directions pour aller aux localités voisines, et dans le texte placé en regard, le nom des rues à suivre dans la ville pour rejoindre la route de la localité vers laquelle on veut se diriger Enfin, tous les renseignements commerciaux nécessaires sur les hôtels, les mécaniciens et les dépôts d'essence.

Un troisième chapitre donne des renseignements pratiques sur les douanes, les transports par chemin de fer, la taxe sur les autos, le calcul de la vitesse, la circulation des autos, le droit du chauffeur, les signaux de route, la bibliographie, la cartographie, les causes de pannes et leurs remèdes, avec notice des constructeurs sur la conduite et l'entretien de leurs voitures.

Cette année, ces différents chapitres ont été completés La notice de démontage a été remaniée, les indications sur l'état des routes ont été augmentées d'après les documents fournis par MM. les Ingénieurs et Agents Voyers des Ponts et Chaussées.

Nous avons ajouté une nouvelle rubrique : les Bacs. Ce chapitre établi avec des documents entièrement nouveaux, n'existe dans aucun autre guide, et contient la liste de tous les bacs qui passent les automobiles, avec les heures et les prix de la traversée.

L'édition 1904 renferme en outre une Carte Routière de France en quatre couleurs, avec les distances kilométriques de ville à ville; elle forme en même temps tableau d'assemblage de la Carte du Ministère de l'Intérieur au 100,000e.

La couverture des exemplaires de l'édition 1903 déteignait à l'eau. Pour remédier à cet inconvénient, nous avons fait relier tous les exemplaires de cette année avec un tissu cuir inaltérable; l'impression dorée sur la couverture achève de faire du Guide Michelin un volume solide et élegant.

Malgré toutes ces adjonctions et améliorations, de même que l'an dernier, notre guide est offert gratuitement à tous les touristes et chauffeurs.

Cette annee, nous avons organisé nos expéditions de façon qu'il arrive presque en même temps dans toutes les parties de la France.

On peut donc le trouver dès maintenant :

1° A notre dépôt de Paris, 105, boulevard Pereire.

2° Chez les 200 dépositaires de notre stock en France, tous doivent en avoir un dépôt.

3° Chez les principaux constructeurs.

4° Chez les propriétaires des hôtels qui ont une annonce dans notre Guide.

Si l'on désire le recevoir directement, il suffit d'envoyer à Michelin-Guide, Clermont-Ferrand, 0 fr. 45 en timbres-poste, prix de l'envoi en papiers d'affaires recommandés.

Notre Guide étant l'organe officiel de l'Association Générale Automobile, et constituant son carnet de route, l'A. G. A. adressera directement un exemplaire à chacun de ses affiliés; il est donc inutile à un membre de l'A. G. A. de nous demander un Guide.

En terminant, nous faisons appel à la collaboration de tous, car quel que soit le soin apporté à la rédaction de cet ouvrage, les renseignements qu'il renferme sont si considérables qu'il peut s'y être glisse quelques erreurs ou quelques omissions.

Nous recevrons avec reconnaissance les critiques ou corrections que nos lecteurs voudront bien nous envoyer.

Michelin et Cie.

FINANCE

Le Marasme.

C'est la situation où se trouve notre marché. Le niveau des cours se maintient ferme pour toutes les valeurs (car les disponibilités capitalistes restent importantes), mais les affaires font absolument défaut. Les intermédiaires prétendent qu'ils n'ont pas plus d'ordres en ce mois de juin que les autres années en août.

Pour que l'activité reparût, il faudrait que les nouvelles d'Extrême-Orient fussent favorables à la Russie et qu'elles permissent de prevoir la fin de la guerre.

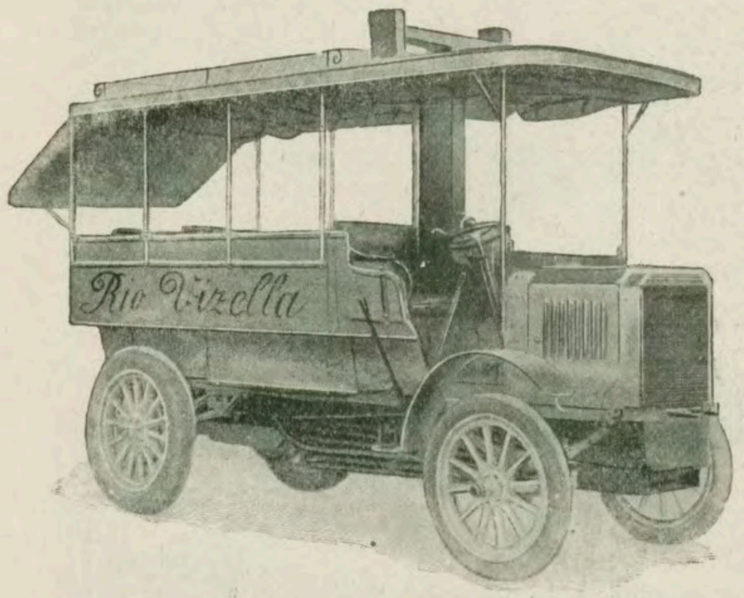
Un autre motif de réserve se trouve dans le projet d'impôt sur le revenu. Il a beau être présenté par M. Rouvier, dans lequel la Bourse a pleine confiance, il n'en suscite pas moins de nombreuses craintes; voir la cote de notre Rente française pour s'en persuader.

Si nous retravaillons avant l'automne, ce sera une vraie chance!

C. Levrai.

LA FRANCE ET L'INDUSTRIE

Si l'on suit de près les statistiques commerciales d'importation et d'exportation, on constate que, en ce qui concerne l'industrie automobile en particulier, le marché mondial doit être en grande partie alimenté par la France.

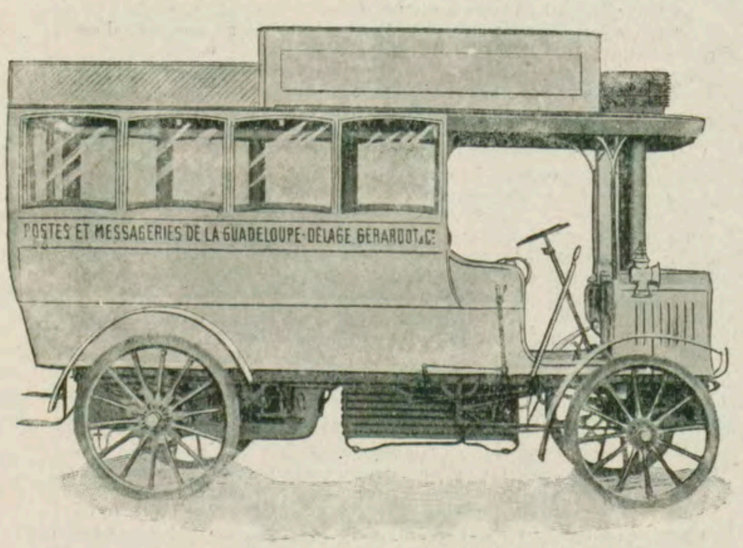


L'omnibus Gardner-Serpollet en service à Rio-Vizella (Congo Portugais).

Nous n'expédions pas moins de 5.089 tonnes à l'étranger, ce qui représente 50.890.000 francs, rien que pour l'automobile, c'est le chiffre le plus récent que nous ait communiqué l'Office du Commerce extérieur. Il faut reconnaître que nos colonies donnent l'exemple et que l'automobile est appelé, sous ses différentes formes, à rendre tant de services qu'on peut espérer que la progression constatée depuis quelques années ne fera que s'améliorer.

✤

Les transports en commun attirent tout particulièrement l'attention de nos administrateurs coloniaux, et c'est ainsi qu'une de nos premières marques françaises d'automobiles, la maison Gardner-Serpollet, a reçu successivement d'importantes commandes pour les transports en commun aux colonies. Après le Congo portugais où, comme on le verra par la gravure ci-dessus, les voitures à vapeur Gardner-Serpollet assurent les services *à Rio-Vizella*, cette



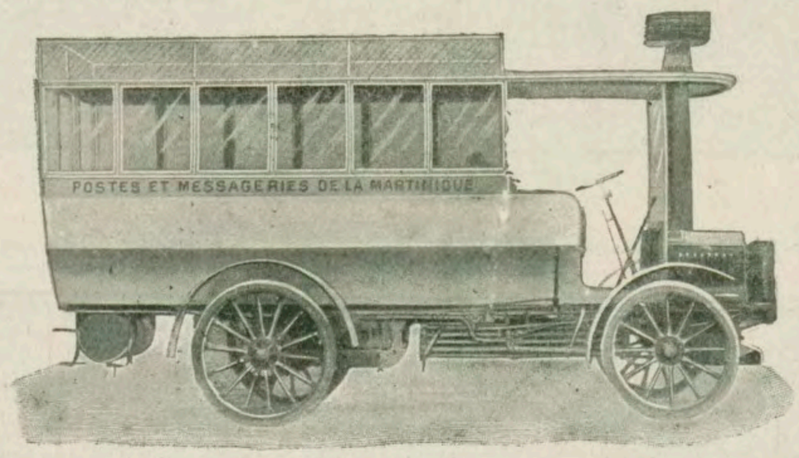
L'omnibus Gardner-Serpollet en service à la Guadeloupe.

importante maison a été appelée à livrer des omnibus destinés à transporter des voyageurs et des messageries à la Guadeloupe ; nous reproduisons d'ailleurs l'un de ces véhicules. Enfin, il y a quelques jours, partaient, pour la Martinique, deux omnibus dernier type, les premiers d'une importante commande faite par les entrepreneurs des messageries dans cette colonie.

Ainsi qu'on le voit, la maison Gardner-Serpollet semble avoir eté exclusivement adoptée par les coloniaux, et cela s'explique facilement par les précieux avantages qu offrent les voitures de cette marque : économie, régularité de marche, simplicité et robustesse des organes. Ils comportent quatorze places de voyageurs, et deux places, l'une pour le chauffeur, l'autre pour l'employé de la compagnie, et peuvent transporter 2.000 à 2.500 kilogrammes. Le moteur de ces omnibus est de 20 chevaux, et on sait que les moteurs à vapeur très souples et très puissants montent merveilleusement les côtes; leur vitesse maximum est de 25 kilomètres, ce qui est d'ailleurs largement sutfisant pour leur destination.

Les omnibus peuvent franchir jusqu'à 100 kilomètres sans avoir besoin de se ravitailler en eau.

Les châssis de ces voitures sont d'ailleurs identiques à ceux de ces précieux camions qu'on voit à l'heure actuelle dans nombre d'usines, qui peuvent porter 3.000 kilogrammes de poids utile, et qui sont à la fois très maniables, très réguliers et très sûrs.



Un des omnibus Gardner-Serpollet qui viennent de partir pour la Martinique.

Le camion que nous représentons ici sort des ateliers de la rue Stendhal, et transporte précisément à la gare une de ces voitures *Simplex* 9 chevaux qui ont fait sensation à la dernière exposition d'automobiles, et dont le mécanisme est à ce point simplifié qu'il semble réduit au seul moteur.

Comme on le voit par la gravure ci-contre, ces châssis *Simplex* 9 chevaux comportent de luxueuses et vastes carrosseries, et le Landaulet représenté en témoigne.

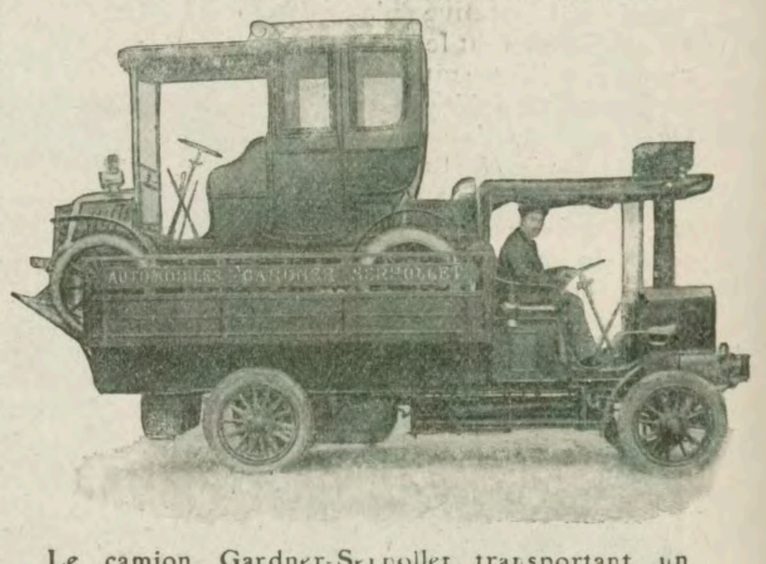
✤

Puisque nous sommes appelés à parler de la maison Gardner-Serpollet, il ne paraîtra peut-être pas déplacé de dire quelques mots de la splendide voiture que S. E. le général Freedericksz, ministre à la Cour de Russie, qui était venu passer un congé de convalescence de quelques jours à Paris, vient d'emporter avec lui à Pétersbourg. C'est un luxueux landaulet de voyage 40 chevaux qui va faire sensation en Russie. C'est d'ailleurs la troisième voiture G. S. que commande Son Excellence, et ce fait seul prouve son attachement à la vapeur, cette fée puissante et silencieuse dont les adeptes augmentent de jour en jour. Cette voiture d'un confortable incomparable est destinée au service des excursions en Finlande.

Comme on le voit, l'industrie trouve à l'étranger l'accueil que lui méritent ses efforts et son initiative, et nous avons le plaisir de le constater ici.

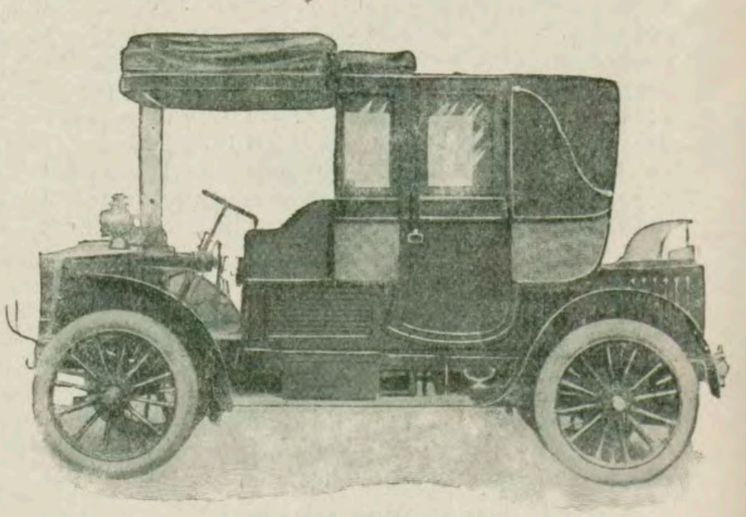
✤

La marque Gardner-Serpollet qui contribue ainsi à cette diffusion recueille d'ailleurs sur



Le camion Gardner-Serpollet, transportant un landaulet muni d'un moteur Simplex 9 chevaux, de la même marque.

tous les terrains où elle se présente le fruit de ses efforts. Après avoir triomphé dans les épreuves de vitesse pure et conquis, après un succès triennal, la Coupe Henri de Rothschild, elle s'attaque maintenant aux grands concours de tourisme et c'est ainsi que, au cours du Meeting d'Arras, qui eut lieu dans les derniers jours de mai, la grande médaille d'or offerte par le roi Léopold, haut protecteur de l'Automobile Club du Nord, et destinée à récompenser la voiture de tourisme ayant obtenu dans toutes les épreuves du meeting la meilleure moyenne, fut remise par M. Franchomme, président de l'Automobile Club du Nord, à M. Deville, qui avait si brillamment piloté sa voiture 15-chevaux Gardner-Serpollet, laquelle se plaça première ou seconde derrière une autre Serpollet, dans toutes les épreuves auxquelles elle prit part : deuxième dans l'épreuve du kilomètre lancé, première sur les 5 kilomètres, deuxième dans le kilomètre en côte, et deux fois première dans les épreuves du parcours Arras-le Touquet, sur un parcours de 210 kilomètres.



Le landaulet de voyage 40 chevaux Gardner-Serpollet, que le général Freedericksz vient d'emmener en Russie pour des excursions en Finlande.

Cette haute récompense confirme la réputation des Gardner-Serpollet comme voitures de tourisme.

A. DE NEUVILLE.